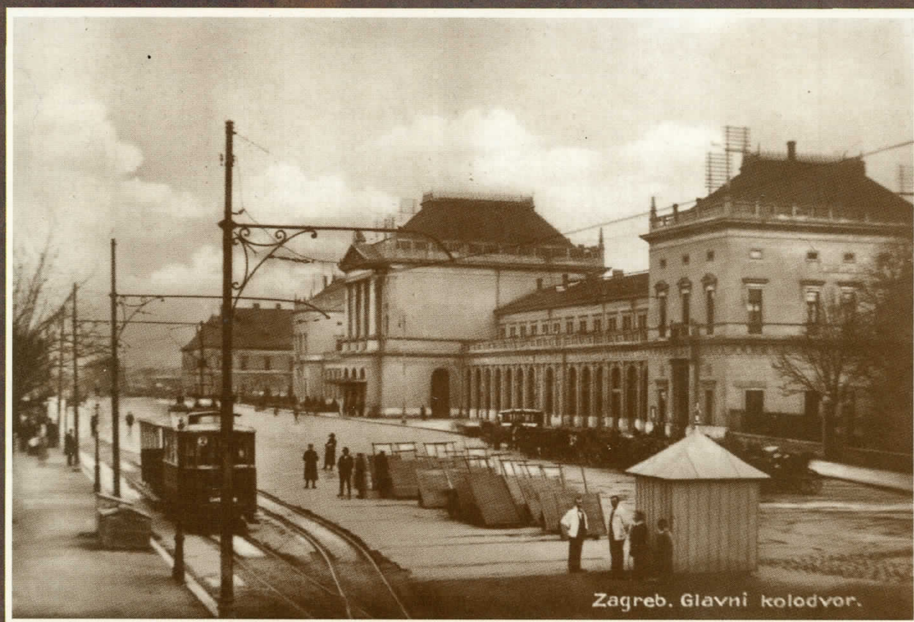
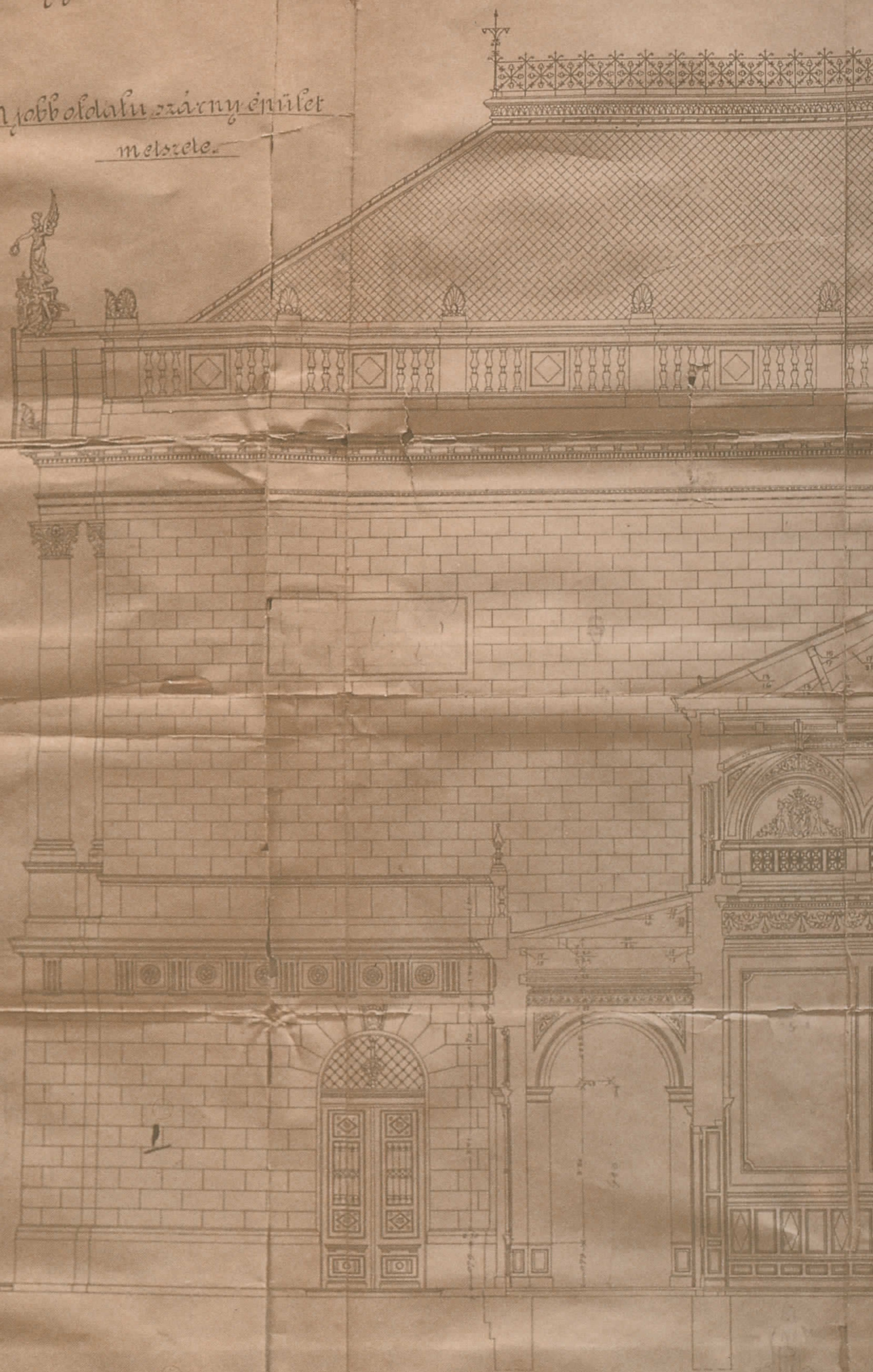
100 godina zagrebačkoga Glavnog kolodvora

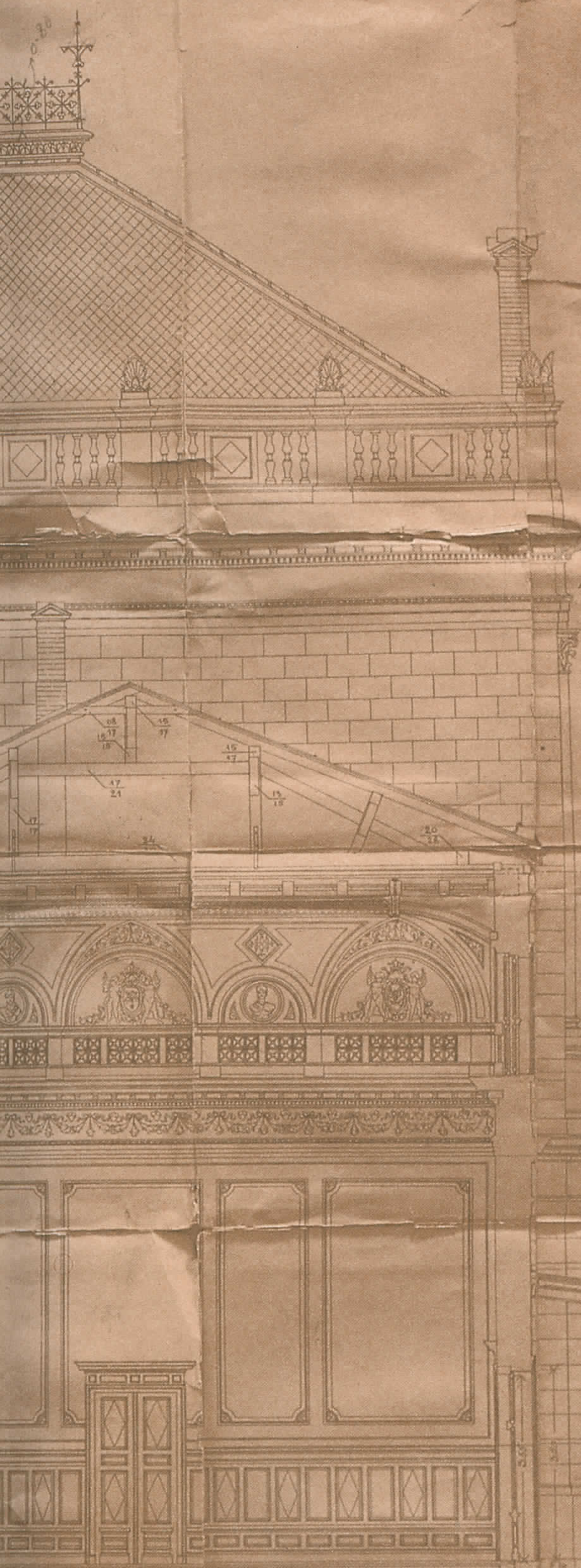
1892
1992



Magyar kir. államvasutak.

Felvételi épület.




agráb állomás
Padlás
Földszi padló
Mérték 1:5

1892-1992
100 godina zagrebačkoga Glavnog kolodvora

zagreb 1992. godine

Za izdavača:
dr. Alojz Brkić

Urednik:
Branimir Butković

Autori tekstova:
Helena Bunijevac, Maja Horvatović, Vlatka Škorić i Boris Udier

Likovno-grafička oprema:
Ivanka Piplica

Lektor i korektor:
Karla Korošec-Halambek

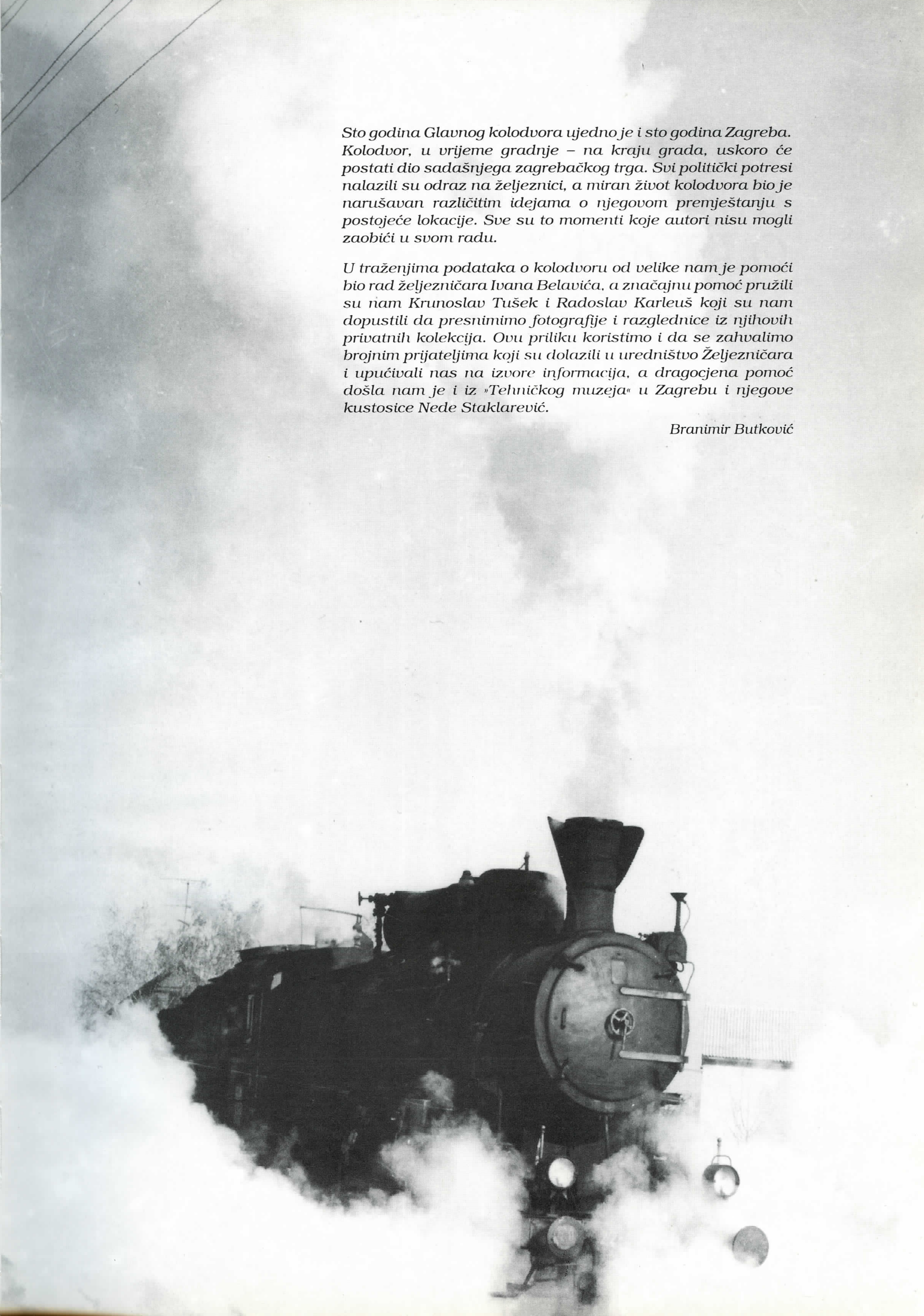
Fotografije:
Franjo Pšenica str.80, Vladko Lozić str. 75 i 76, Stanko Toth str. 5, 95, 97 i 100, »AGEFOTO« str. 87, ostalo Branimir Butković

Izdavač:
HŽ – Hrvatske željeznice, Zagreb, Mihanovićeva 12 (Komercijalna služba i Ured za informativno-nakladničku djelatnost)

Tisak:
HŽ – Hrvatske željeznice - Pogon Tiskara

1892-1992
100 godina zagrebačkoga Glavnog kolodvora





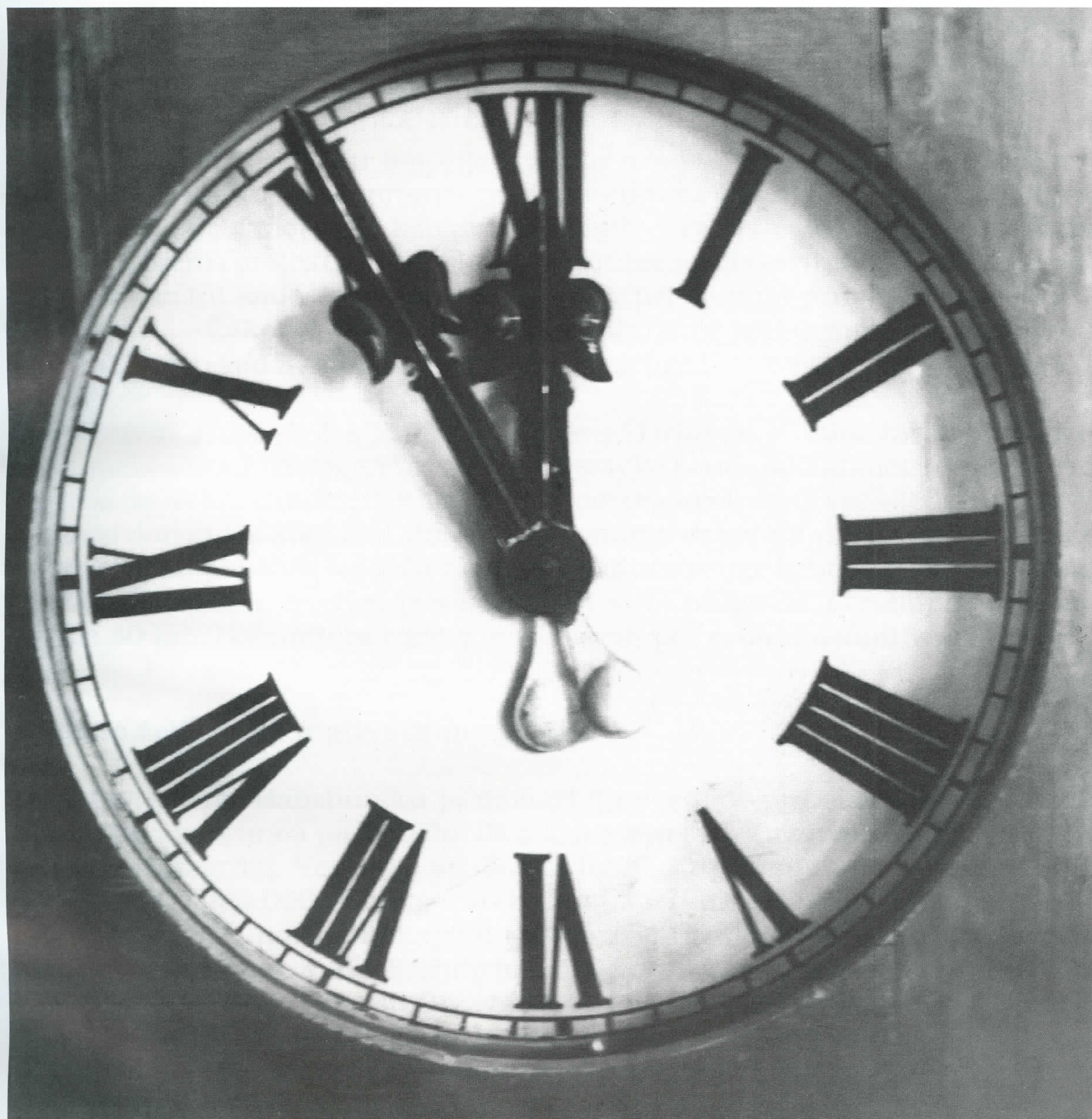
Sto godina Glavnog kolodvora ujedno je i sto godina Zagreba. Kolodvor, u vrijeme gradnje – na kraju grada, uskoro će postati dio sadašnjega zagrebačkog trga. Svi politički potresi nalazili su odraz na željeznici, a miran život kolodvora bio je narušavan različitim idejama o njegovom premještanju s postojeće lokacije. Sve su to momenti koje autori nisu mogli zaobići u svom radu.

U traženjima podataka o kolodvoru od velike nam je pomoći bio rad željezničara Ivana Belavića, a značajnu pomoć pružili su nam Krunoslav Tušek i Radoslav Karleuš koji su nam dopustili da presnimimo fotografije i razglednice iz njihovih privatnih kolekcija. Ovu priliku koristimo i da se zahvalimo brojnim prijateljima koji su dolazili u uredništvo Željezničara i upućivali nas na izvore informacija, a dragocjena pomoć došla nam je i iz »Tehničkog muzeja« u Zagrebu i njegove kustosice Nede Staklarević.

Branimir Butković

TAKO JE POČELO

Helena Bunijevac





TAKO JE POČELO

Gradnju željezničkih pruga i uvođenje brzog željezničkog prijevoznog sustava bilježimo u zemljama Europe u prvoj polovini 19. stoljeća. Hrvatska i Slovenija, kao sastavni dijelovi Habzburške monarhije, kasnije Austro-ugarske monarhije, vrlo su brzo obuhvaćene gradnjom magistralnih pruga, zahvaljujući, prije svega, izuzetno zanimljivom geostrateškom položaju koji omogućava izlaz na Jadransko more. Pokretački motiv monarhije za gradnju magistralnih pruga kroz ta područja bio je povezivanje metropola, Beča i Budimpešte, s lukama na moru, Trstom i Rijekom. Kasnijim širenjem vitalnih željezničkih smjerova i poticanjem gradnje mreže pobočnih, vicinalnih željeznica nastojala je Monarhija sveobuhvatnu ekspanziju kapitala, početne industrije i trgovine usmjeriti na vlastite prometne tijekove i izvozne luke.

Navedeni ciljevi potakli su najprije gradnju pruge Beč – Graz – Zidani Most – Ljubljana – Trst koja je u promet puštana etapno, od 1849. do 1857. godine. Građena je u državnoj režiji kao pruga Južnih carinskih i kraljevskih državnih željeznica prema projektu i pod vrhovnim nadzorom glasovitog inženjera Ghega. Na taj prometni smjer za Trst već se 1860. priključuje pruga Budimpešta – Nagykanizsa – Čakovec – Kotoriba – Pragersko, čime je i Ugarska ostvarila vezu s Trstom, a Hrvatska dobila prve kilometre pruge.

Dovođenjem pruge Beč – Trst do Ljubljane, Državno je ministarstvo u Beču 1851. godine izdalo nalog za trasiranje nastavka pruge od Zidanog Mosta preko Zagreba do Siska. Građevni radovi su na tom dijelu otpočeli već sljedeće godine, no, zbog danomice sve težeg financijskog stanja državnih uprava Habzburške monarhije te terenskih teškoća na dijelu buduće pruge između Zidanog Mosta i Radeča, do 1855. izveden je samo donji stroj pruge do Brestanice ukupne duljine 30 km. Nakon toga radovi su u idućih pet godina definitivno stali.

Državne željeznice u privatnim rukama

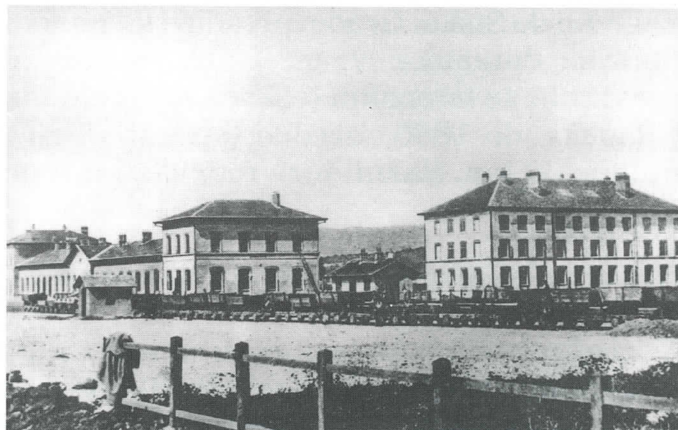
U međuvremenu Habzburšku je monarhiju sve jače pritiskalo breme vojnih neuspjeha i besparica pa se odlučila na prodaju svih Državnih južnih pruga u Austriji, Lombardiji, Veneciji i središnjoj Italiji. Kupile su ih na licitaciji 1858. godine za 100.000.000 franaka u srebru bankarske kuće baruna Rottschilda iz Londona i Pariza, udruživši kapital i osnovavši Ujedinjeno carsko i kraljevsko povlašteno društvo Južnih željeznica (u daljnjem tekstu Društvo Južnih željeznica) sa sjedištem u Beču. Time su Državne željeznice Habzburške monarhije prešle u privatne ruke. Prema ugovoru Društvo je dobilo ovlasti eksploatacije pruga, ali i obvezu gradnje novih prema zahtjevu Vlade monarhije. Koncesija je ugovorena na rok od 90 godina.

Prema ugovoru otpočetu gradnju pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak valjalo je nastaviti i dovršiti do 1861. Društvo Južnih željeznica. Isto je valjalo sagraditi i prugu Zagreb – Karlovac i to do godine 1862. . Početak radova je odugovlačen pa je Društvo tek 1860. otpočelo s trasiranjem nastavka pruge od Brestanice. Većinu građevnih radova na toj pruzi preuzelo je, na temelju licitacije, građevno poduzetništvo »Braća Pongratz«, koje je u nas uvelo modernije metode pri izvođenju velikih inženjerskih građevina.

Najveći objekt na toj pruzi u gradnji bio je most preko Save kod Zagreba sa sedam riječnih i dva obalna stupa. Temeljenje stupova obavljeno je 1860/61. a zidanje tesanim kamenom 1861/62. godine. Sastavni dijelovi željezne rešetkaste konstrukcije izrađeni su u Beču, dopremljeni Dunavom i Savom do Siska, a odatle kopnenim putom na radilište. Prema kroničarima ondašnjeg vremena, poslovni poduhvat bio je prevlačenje konstrukcije s pomoćnih skela na kamene zidane stupove, što je obavljeno 21. svibnja 1862. »u prisustvu bana Šokčevića i mnoštva naroda koji je s velikim zanosom pratio napredak tog neobičnog i velikog rada«. Gotovo istovremeno dovršen je i željezni most preko rijeke Krapine kod Zaprešića, a tijekom ljeta užurbano se izvodilo polaganje gornjeg stroja pruge.

Broj stanovnika

1857		*1890*	
Zagreb	*16 657*	*37 369*	*+ 2000 vojnika*
Rijeka	*13 000*	*29 000*	
Osijek	*14 344*	*19 601*	
Varaždin	*9 358*	*11 176*	



Južni kolodvor u Zagrebu 1862. godine

95. GRADNJA PRVOG KOLODVORA U ZAGREBU

Prva »vatrena kola« u Zagrebu

U Zagreb je 31. kolovoza 1862. dovršenom prugom od Zidanog Mosta stigla prva lokomotiva, tri dana kasnije i prvi pokusni vlak sastavljen od lokomotive i dva vagona. Dan kasnije vlak je nastavio put do Siska. Tehnička kolaudacija čitave

pruge završena je 16. rujna, a toliko priželjkivana pruga i službeno je predana prometu 1. listopada 1862. godine. Dugo planirana svečanost za dolično otvaranje pruge izostala je, što je izazvalo ogorčenje širokih krugova u Zagrebu. No unatoč tomu, na dan otvaranja, duž pruge, a posebice na novosagrađenim kolodvorima u Zagrebu i Sisku okupilo se mnoštvo naroda pozdravljajući prva »vatrena kola«. Tek devetnaest dana kasnije u Sisku je, u čast otvaranja pruge, priređena pučka zabava na kojoj je, uz predstavnike vlasti iz Zagreba i izvođače gradnje, prisustvovao i manji broj izletnika.

U početku je u prometu na novosagrađenoj pruzi bio po jedan putnički i više teretnih vlakova u oba smjera. Vožnja je od Zidanog Mosta do Siska, ili obratno, trajala 4 sata i 30 minuta što je u usporedbi sa 12 sati, za koliko je isti put prevaljivala diližansa, golem napredak i vrtoglava brzina. Dužina pruge iznosi ukupno 125,310 km, a granicu između Slovenije i Hrvatske pruga prelazi na km 50,804. Troškovi gradnje pruge dosegli su 9.500.000 forinti.



Kolodvor u Sisku 1862. godine

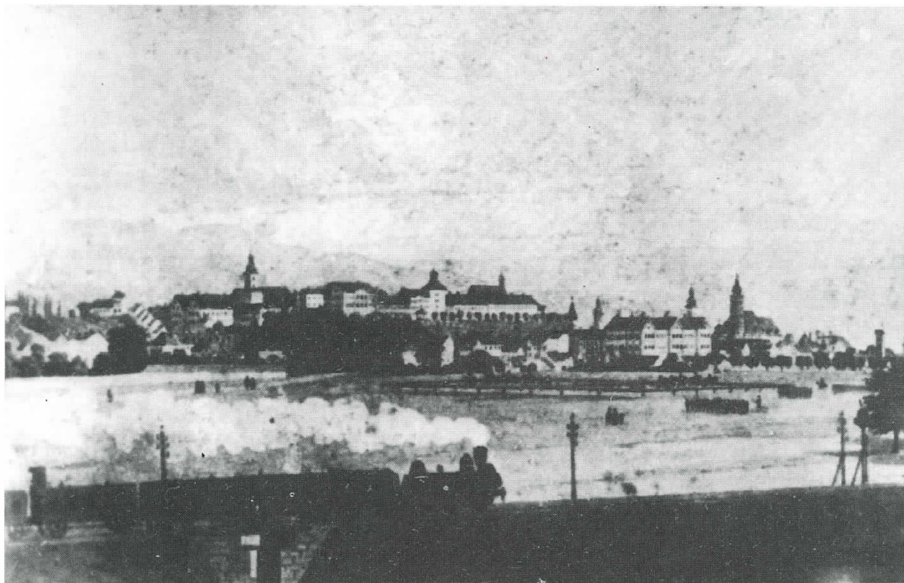
Paralelno s gradnjom pruge podignute su i jednoobrazne prizemne prijamne zgrade u svih sedam postaja. Zgrade su tipizirane vanjštine s rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora. U Zagrebu i Sisku sagrađena su veća kolodvorska zdanja, djelimice na kat, u karakterističnoj arhitekturi Društva Južnih željeznica, te podignute ložionice (u Sisku sa središnjom okretaljkom). U Zagrebu je kolodvor nazvan Južni kolodvor (današnji Zagreb Zapadni) koji je daljnjih 30 godina, sve do podizanja Zagreb Državnog kolodvora (današnjeg Glavnog) bio središnji kolodvor u Zagrebu. Nakon tri godine, 1865, Društvo Južnih željeznica realiziralo je i gradnju pruge Zagreb – Karlovac kao početni krak vrlo interesantne pruge prema Rijeci.

Pokretač naglog razvoja grada

Uvođenje željezničkog prometa za Zagreb od višestrukog je značenja. Grad postaje izravno povezan sa središnjom Europom, što je u vrijeme kada se zdušno trudi da iz srednjovjekovnog preraste u suvremeno koncipiran glavni grad,

velika prednost. Prostorne barijere brže se nadilaze, utjecaji lakše prodiru, duh novog nezaustavivo se probija. Uz to dolaskom željeznice u Zagrebu se razmjerno naglo počela razvijati industrija: 1862. počele su raditi plinara i tvornica parketa, 1864. tvornica kože, parna pilana i paromlin, a 1865. tvornica duhana. Njihov broj svakodnevno raste. Tako krajem 1885. u Zagrebu djeluje 19 industrijskih poduzeća s 2.000 zaposlenih, a petnaestak godina kasnije već 41 poduzeće s 3.650 zaposlenih. Naveden ekonomski procvat omogućio je sveobuhvatan prosperitet grada.

Veća se pažnja počinje posvećivati graditeljstvu i formiranju fizionomije grada. Tako se 1850. donosi Privremeni općinski red za kraljevski grad Zagreb kojim se Gradec, Kaptol, Vlaška ulica i Horvati udružuju u jedinstven kraljevski grad, što predstavlja prekretnicu u oblikovanju Zagreba kao suvremenog srednjoeuropskog grada. Godine 1859. objelodanjuje se Red građenja za zemaljski grad Zagreb koji propisuje budući izgled današnje jezgre grada, a odredbama usmjerava njegov razvitak u vrijeme intenzivne gradnje. Tako nalaže gradnju ravnih ulica koje se sijeku pod pravim kutem (za razliku od dotadašnjih proizvoljno krivudajućih), gradnju kuća, isključivo od kamena ili opeke, sličnog tipa i uvjetovane visine (za razliku od ranijih, uglavnom drvenih kućeraka) koje moraju stajati »neposredno jedna do druge i zabranjeni su međuprostori za uvoze i druge svrhe«.



Pogled na Zagreb 1862. g.

Osam godina kasnije, 1865. godine, gradska Skupština prihvaća Plan za reguliranje grada, prvi urbanistički plan Zagreba. Plan predviđa uređenje starijih dijelova grada (onih u Gornjem gradu) te gradnju novih koji bi se adekvatno nadovezali na već postojeće. Plan je obuhvaćao i gradnju infrastrukture bitne za moderan razvoj grada kao što su vodovod, željeznička pruga, kolodvor. Kasnije regulatorne osnove iz 1878. i 1889. godine inicirale su gradnju i

uobličavanje Donjeg grada, obilježivši ga trajno u arhitekturi i graditeljstvu tada najmodernijim stilovima neoklasicizma. U tom je razdoblju sagrađen niz trgova-parkova s impozantnim palačama koje ih obrubljuju – Zrinjski, Strossmayerov i Tomislavov trg. Njihove su parkovne plohe znalački obrađene, upotpunjene vodoskocima, kipovima i palačama koje i danas osvaja monumentalnošću – Umjetnički paviljon, palača Akademije znanosti i umjetnosti, Glavni kolodvor. Oblikovani su tada Starčevićev trg, Botanički vrt te u nastavku niz trgova: Marulićev, Mažuranićev i Trg maršala Tita na čijem središtu je 1895. godine iskrsnuo impozantan neobarokni hram HNK-a.

Navedene regulatorne osnove inicirale su i gradnju prvih vodovodnih rezervoara, uvođenje vodovoda, gradnju cesta koje povezuju grad s rubnim seoskim naseljima – Selske, Lenjingradske, Savske i Trnjanske. Uz to otvoreno je središnje skupno groblje na Mirogoju, krasni hoteli »K caru austrijanskom« i »K ugarskoj kruni«. Zamah graditeljstva prati i uvođenje tehničkih novina – tramvaja, najprije konjskog-filoksere 1891., telefona 1886. (sa 147 pretplatnika), električne rasvjete 1892. godine, a 1888. sagradila se i uspinjača.

Tako je Zagreb upravo tijekom druge polovine 19. stoljeća položio temelj duhovnom i materijalnom životu zahvaljujući dobrim dijelom i uvođenju željeznice.

Željeznice u Hrvatskoj prelaze u nadležnost Ugarske

Povijesni slijed događaja doveo je polovinom 19. stoljeća, nakon učestalih neuspjelih vojnih pothvata Habzburške monarhije, do njenog slabljenja i duboke krize državnih resursa što ju je primoralo na sklapanje Austro-ugarske nagodbe 1867. godine i uspostavu dualističke monarhije. Monarhija je podijeljena na austrijski i ugarski dio, a jedinstvo je očuvano tek u osobi zajedničkog vladara te segmentu vojske i vanjskih poslova. Nagodbom banska Hrvatska je i formalno podijeljena: Dalmacija i Istra ostaju u austrijskom dijelu, a sjeverna je Hrvatska prepuštena madžarskim vladajućim krugovima. Ugarska postaje samostalna država koja, među inim bitnim segmentima vlasti i odlučivanja, vodi i upravu nad željeznicama i na području Hrvatske, Slavonije, Srijema i čitave Vojvodine.

Uprava je centralistička s madžarskim službenim jezikom, a naziv joj je Magyar Alam Vasutak, skraćeno MAV (Madžarske državne željeznice). Tim novim državnopravnim statusom, Ugarska dobiva mogućnost da provedbu željezničke politike podredi osobnim interesima koji se unekoliko kose s dotadašnjom željezničkom politikom Beča. Naime, Habzburška je monarhija inzistirala na

gradnji pruga prema Trstu, a Ugarska je željela ostvariti željezničku vezu Budimpešte s Rijekom kao vlastitom izvozno-uvoznom lukom. Tako zamišljena veza mogla se ostvarivati jedino kroz hrvatske krajeve pa je bilo potrebno definirati državno-pravni položaj Hrvatske unutar Ugarske. Stoga se 1868. zaključuje Hrvatsko-ugarska državna nagodba kojom svi važniji resursi za funkcioniranje i razvoj zemlje prelaze u nadležnost zajedničkih poslova potpisnica Nagodbe. Na temelju toga Ugarska, putem Ministarstva komunikacija i javnih radova, preuzima i gradnju pruga kroz Hrvatsku, potisnuvši tako s tog područja prvotni utjecaj austrijskog kapitala i Povlaštenog društva Južnih željeznica. Rijeka, koja je od 1848. do 1867. pripadala Hrvatskoj, Nagodbom je »prisajedinjena« svetoj kruni madžarske Kraljevine, čime su ostvareni svi preduvjeti za gradnju pruge Zakany – Rijeka.

Povlašteno društvo Južnih željeznica protivilo se navedenim težnjama Ugarske željevši samo, preko svojih već sagrađenih pruga Budimpešta – Nagykanisza – Zakany i Zagreb Južni kolodvor – Karlovac, te produljenjem ove posljednje, doprijeti do Rijeke. No madžarska Vlada, koristeći prevladavajuće uvjerenje da se tako važna pruga može graditi isključivo državnim kapitalom, a nikako privatnim (kakav je kapital Društva Južnih željeznica), donosi 1868. godine »po hitnom postupku« Zakon o izgradnji željezničke pruge o državnom trošku od Zakanya do Zagreba i od Hatvana do Miskolcza. Za gradnju obje pruge bilo je predviđeno 9.500.000 forinti.



Svečano otvaranje žakanjske pruge

Pruga Zakany – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb (103.074 km) sagrađena je za svega šesnaest mjeseci te svečano predana prometu 4. siječnja 1870. godine. Svečanosti su, uz ugledne goste, bili nazočni i ugarski ministar Ministarstva komunikacija i ban Hrvatske koji su, puštajući prugu u promet, istakli politički učinak te željezničke prometnice koja još tješnije povezuje Hrvatsku s Ugarskom.

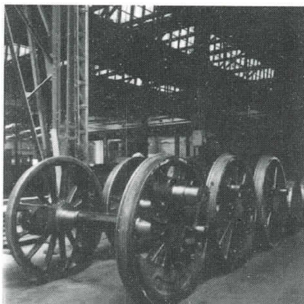
Početna postaja ove pruge bio je Zakany, konačna Zagreb Južni kolodvor, obje u vlasništvu Društva Južnih željeznica, što je godinama kompliciralo organizaciju i realizaciju prometa na toj pruzi. Paralelno s prugom Madžarske državne željeznice su sagradile i svoj kolodvor, Zagreb Državni kolodvor (Zagreb M.A.V.) na mjestu današnje Pošte Zagreb 2. Prijemna zgrada tog kolodvora bila je prilično neugledna, čitavo je vrijeme imala status prolaznog kolodvora, a srušena je 1936. godine. Zagreb Državni kolodvor imao je tri kolosijeka, prolazni i dva preticajna, neophodna za ulazak vlakova u konačnu stanicu Zagreb Južni kolodvor.

Novo sazgrađena pruga razdijelila je grad Zagreb na sjeverni, napućeni dio, čija gradnja i duhovni procvat upravo bilježe zamah, i južni sa svega nekoliko ubogih kućeraka, jezgre kasnijeg radničkog naselja. Za vezu između ta dva dijela grada, decenijama potpuno oprečna, sagrađena su već tada dva cestovna prijelaza u razini s brkljama na predzvonjenje, u Petrinjskoj i Preradovićevoj ulici (gdje je kasnije sagrađen podvožnjak u današnjoj Kumičićevoj ulici). Otada, pa dobrim dijelom i do naših dana, pruga simbolično dijeli dva svijeta istog grada: imućniji, purgerski i siromašniji, svijet pridošlih.

Neophodna gradnja središnjeg kolodvora

Već su prve godine eksploatacije novosagrađene pruge Zakany – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb pokazale svu opravdanost njene izgradnje. Promet se je danomice povećavao što je bio i razlog više za ostvarenje već ranijih planova Madžarske državne željeznice o produljenju pruge do Rijeke. Tako već 1873. Državne željeznice grade dio pruge od Karlovca do Rijeka, a 1880. otkupljuju i dio pruge Zagreb – Karlovac od njena vlasnika i graditelja, Društva Južnih željeznica. Time je Madžarska ostvarila direktnu željezničku povezanost Budimpešte s Rijekom, čime Zagreb postaje jako tranzitno područje. Promet je u stalnoj ulaznoj putanji, putnika, pogotovo prema Rijeci, ima sve više. Istovremeno kapaciteti su u Zagrebu ostali isti te se pokazali potpuno neprikladnim i uskim grlom za odvijanje prometa na direktnoj pruzi Madžarskih državnih željeznica.

Zagreb Južni kolodvor koji je, unatoč postojanja privremenog Državnog kolodvora u Zagrebu, ostao zajednički kolodvor za obje željezničke uprave, nije se od gradnje 1862. godine uopće proširivao pa je bio daleko premalen za narastajuće potrebe. Otežavajuća okolnost bila je i u činjenici da žakanjska pruga nije bila direktno spojena s glavnom prugom prema Rijeci pa su vlakovi u dolasku iz Budimpešte morali, mimo Zagreb Državnog kolodvora, produljiti u Zagreb Južni kolodvor. Tu su, za nastavak puta prema Rijeci, morali mijenjati smjer vožnje premještanjem lokomotive na čelo vlaka. Time se gubilo dosta vremena uz to što su Južne željeznice permanentno stvarale teškoće, najčešće s opskrbom lokomotiva vodom. Stoga je Prometna uprava Državnih željeznica u Zagrebu tijekom 80-ih godina energično tražila od Direkcije u Budimpešti da što prije odluči o gradnji novog kolodvora u Zagrebu te njegova izravnog spajanja s glavnom prugom prema Karlovcu.



Za gradnju novog kolodvora zauzeli su se i građani Zagreba potpisavši 1883. godine, njih 4.600, predstavku gradskom zastupstvu kojom žele potaknuti, i gradnju središnjeg kolodvora te željezničke strojarske radionice. Već sljedeće godine Gradska općina donosi zaključak o kupnji zemljišta od privatnih vlasnika, a Ministarstvu komunikacija i javnih radova sugerira da se kolodvor gradi prema postojećem nacrtu (danas nepoznatom), da se poštuje odrednica nacrta koja za gradnju traži 17 jutara zemlje te da se komunikacija preko tračnica u Petrinjskoj ulici ostavi otvorena za pješake.

Financiranje – kamen spoticanja

Madžarska vlada, Ministarstvo komunikacija i Kraljevske madžarske državne željeznice bili su svjesni neophodnosti gradnje navedenih objekata u Zagrebu, tim više što bi se gradnjom svog kolodvora oslobodile i plaćanja ne male rente Povlaštenom društvu Južna željeznica u ime korištenja Zagreb Južnog kolodvora. No godinama su pregovori madžarske vlade i hrvatske Zemaljske vlade o gradnji spornih objekata zapinjali na pitanju financiranja–opozicija u hrvatskom Saboru odbijala je financirati gradnju s obrazloženjem da bi novosagrađeni kolodvor služio u prvom redu interesima Madžarske (»kolodvor bi služio za odvijanje tranzitnog prometa iz Rijeke prema Budimpešti«), a državni proračuni Madžarske nisu mogli podnijeti dodatne investicije.

Tako je goruće pitanje gradnje kolodvora u Zagrebu odugovlačeno sve do 15. siječnja 1890. godina kada je zajednički hrvatsko-ugarski Sabor, na prijedlog Gabora Barossa, ministra trgovine, izglasao X zakonski članak o »osnutku jedne radione za popravak vozila i posebne stanice Mađarskih državnih željeznica u Zagrebu«. Za sve navedene radove bio je predviđen kredit od 2.118.072 forinte i 4 novčića od čega bi na troškove gradnje kolodvora otpalo 1.000.000 forinti. Sredstva bi se osigurala na teret povrata predujmova koje je madžarska Vlada 1880. odobrila Krajiškoj vojnoj zakladi za gradnju krajiškog dijela pruge Sunja – granica Vojne krajine.

Prvi korak »ophodnja terena«

Nakon tako pomalo salamonskog rješavanja financiranja »željezničkog pitanja u Zagrebu«, mogle su otpočeti pripreme za njegovu realizaciju. Osnovana je komisija od predstavnika Madžarskih državnih željeznica (i Direkcije iz Budimpešte i Prometne uprave u Zagrebu), Zemaljske vlade i grada Zagreba. Vrhovni nadzor nad radovima gradnje imala je Direkcija Madžarskih državnih željeznica putem svog posebno imenovanog predstavnika u Zagrebu, dok su organizacija i koordinacija poslova te nadzor povjereni Prometnoj upravi u Zagrebu. Svi nacrti za gradnju izrađeni su u Direkciji u Budimpešti, a svi građevinski radovi, izuzev kolosiječnih, imali su biti povjereni, putem javne licitacije, građevinskim poduzećima. Sve kolosiječne radove, »kako na kolodvoru, tako i na spojnoj pruzi kolodvora i prvog odgranka« (čime bi se ostvarila izravna veza Državnog kolodvora s riječkom prugom) trebala je, u vlastitoj režiji, izvesti Prometna uprava u Zagrebu. Grad Zagreb bio je obvezan besplatno ustupiti zemljište površine 24 do 25 jutara.

Radi usaglašavanja stavova i potreba Madžarskih državnih željeznica i grada Zagreba, članovi komisije krenuli su 25. veljače 1890. godine u »ophodnju terena« predviđenog za gradnju kolodvora i uređenje pratećeg okoliša na tada još potpuno neuređenom prostoru.

Na temelju zaključaka s »ophodnje« definitivno je usvojen prijedlog Gradske uprave Zagreba da se kolodvor podigne između produljenih Preradovićeve i Petrinjske ulice, što je kao idealno mjesto istaknuto i ucrtano već regulatornim osnovama iz 1887. i 1889. godine. Nadalje, zajedničko je mišljenje bilo da kolodvor ima služiti »na ukras Zagrebu«, da pročeljem mora biti okrenut prema palači Akademije, da os kolodvorske zgrade mora ležati u osi s navedenom palačom kako bi kolodvorska zgrada zatvorila trg koji grad namjerava sagraditi u produljenju Akademičkog, današnjeg Strossmayerovog trga. Tako bi planiran niz trgova između već postojećeg Zrinjskog trga i novog kolodvora, zasađenih zelenilom, činio upečatljiv ulaz u središte grada, a potakao bi i gradnju istočne i zapadne strane produljenog Akademičnog trga.

Neka rješenja aktualna i danas

Tijekom »ophodnje« decidirano je riješen i problem povezivanja dijelova grada sjeverno i južno od kolodvora i željezničke pruge s dalekovidnim alternativama i za budućnost, od kojih se mnoge nisu ostvarile ni danas. Tako je odlučeno da se željeznička pruga u produljenoj Petrinjskoj ulici premosti pješačkim mostom, širokim dva metra, na mjestu dotadašnjeg pješačkog prijelaza preko žakanjske pruge, zbog očekivanog povećanog prometa u svezi sa zapošljavanjem novih radnika u željezničkoj radionici i općenito na željeznici. U Preradovićevoj ulici (danas Kumičićevoj) ostavljen je pješački prijelaz s »brkljom na predzvonjenje« iako je gradsko poglavarstvo tražilo da se i tu prijelaz zamijeni podvožnjakom ili pješačkim mostom. No Prometna uprava to je odbila uz obrazloženje o neznatnom prometu na tom prijelazu. Na Savskoj cesti predviđena je gradnja kolnog putnog prijelaza širine deset metara te pješačkih prijelaza širine po tri metra, s time da je ukazano na potrebu gradnje podvožnjaka zbog »živahnog prometa«. Podvožnjak za pješački i automobilski promet već je tada planiran ispod vestibila kolodvorske zgrade, radi čega je razina parka snižena do Umjetničkog paviljona (koji je i do danas ostao samo san). Tada je i dogovoreno da uređenje okoliša kolodvora financiraju Madžarske državne željeznice, a grad se obvezao da, uz besplatno ustupanje zemljišta, sagradi tramvajsku prugu na konjski pogon tzv. filokseru od novog kolodvora preko Ulice Marije Valerije (današnje Praške) do Jelačić trga, gdje bi je spojili s već postojećom prugom do Ilice, te sagradi ceste širine osam do deset metara sa sjeverne i južne strane od kolodvora.

Niče »vert za biline«

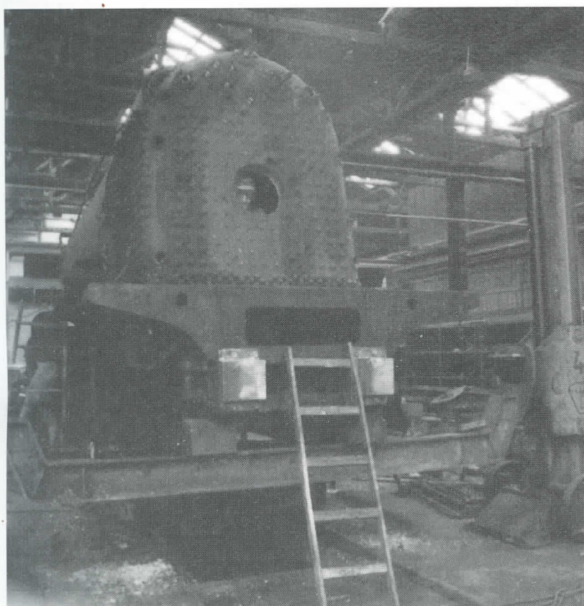
Istovremeno grad poklanja sedam jutara zemlje na nasipu od Južnog prema Državnom kolodvoru za uređenje »verta za biline« (Botaničkog vrta) koji bi zelenilom i nasadima rijetkih vrsta flore odvojio kolodvorski kompleks od budućeg stambenog dijela grada, a ujedno bi bio šetalište građana te učilište studentima zagrebačkog Sveučilišta. Troškove podizanja Botaničkog vrta od 50.000 forinti preuzela je Zemaljska vlada. Gradnjom je predviđen čitav sklop objekata – upravna zgrada sa stanom za upravitelja, sedam staklenika, više spilja, akvarij sa zlatnim i drugim ukrasnim ribicama, jezero i paviljon za održavanje glazbenih koncerata. Vrt je građen paralelno s kolodvorom i svečano otvoren zajedno s njime, 18. kolovoza 1892. godine.

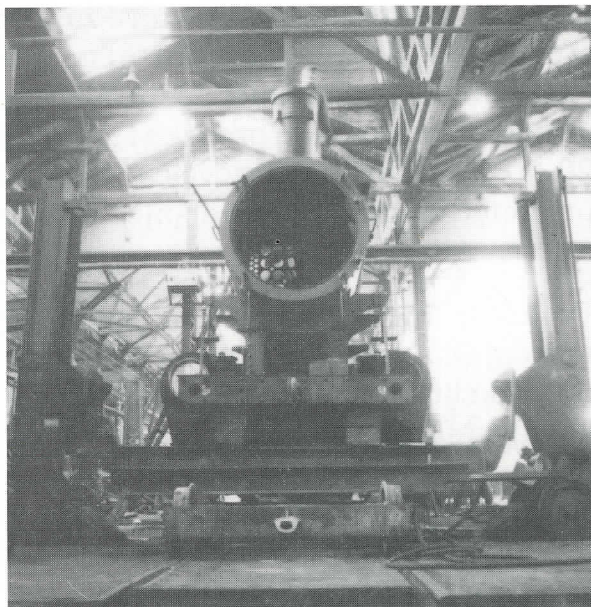
Grad dobiva i novu poštu

Tijekom priprema za gradnju čitavog kolodvorskog kompleksa aktualizirano je i pitanje daljnjeg djelovanja poštanske uprave u Zagrebu. Naime, pošta je imala svoje prostorije u prvom, Zagreb Državnom kolodvoru, od njegove gradnje 1870. dok je u novoj kolodvorskoj zgradi za poštu predviđen tek malen prostor. Stoga Poštanska uprava u Budimpešti intervenira u nadležnom Ministarstvu trgovine

i traži da se, paralelno s gradnjom Državnog kolodvora u Zagrebu, uđe i u gradnju samostojeće zgrade pošte. Zahtjev je prihvaćen, gradnja odobrena uz prijedlog Prometne uprave u Zagrebu i gradskog poglavarstva da se zgrada pošte projektira tako da zakloni sa strane Trga pješački most koji bi se imao izvesti kroz zgradu. Stoga je utanačeno da se pošta sagradi između starog žakanjskog i novog Državnog kolodvora, dakle na mjestu koje je Zagrepčanima u sjećanju po pješačkom mostu uklonjenom 1979. godine.

Na temelju navedenih viđenja u Direkciji Državnih željeznica izrađeni su nacrti za novu poštu te osigurana sredstva u iznosu od 40.000 forinti. Gradnju je preuzelo, kao najpovoljnije na licitaciji, Građevinsko poduzeće Siebenschein i Fischer. Zgrada je postojala sve do 1949. kada je, zbog preuskih kapaciteta, sagrađena današnja Pošta Zagreb 2 i to na mjestu prvog Zagreb Državnog kolodvora iz 1870. godine (srušenog 1936.).





Strojarnica – velik industrijski pogon

Rješavanje kolodvorskog pitanja u Zagrebu obuhvaćalo je i gradnju strojarnice Državnih željeznica, okončavši tako višegodišnje »natezanje« oko tog objekta. Naime, već je 1884. godine, južno od žakanjske pruge (na mjestu današnje

Radionice »Gredelj«) sagrađena pomoćna radionica Madžarskih državnih željeznica za manje popravke lokomotiva, dok su se svi veći popravci te glavni pregledi obavljali u radionici u Budimpešti. Svakodnevnim narastanjem prometa povećavale su se i potrebe za popravcima, a time i za većim radioničkim kapacitetima u Zagrebu. Madžarske državne željeznice su bile voljne financirati gradnju nove, sveobuhvatnije strojarnice, ali je grad odugovlačio s osiguranjem zemljišta. Vidjevši to Karlovac je uočio svoju priliku da se domogne, za to vrijeme, velikog industrijskog pogona pa je ponudio besplatno zemljište i oprost od maltarine za dovoz građevnog materijala. To je primoralo Zagreb da podigne velik zajam i 1891. kupi 40 jutara potrebnog zemljišta. Za gradnju strojarnice bilo je odobreno i osigurano 1.500.000 forinti, što govori o namjeri podizanja značajnog industrijskog pogona koji bi s vremenom zapošljavao i do 800 ljudi. Već tada se razmišljalo i o gradnji radničke četvrti uz strojarnicu, no dalje od razmišljanja tada se nije došlo. Strojarnica je dovršena 1893. i u prvim je godinama zapošljavala 200 radnika u prvotnim pogonima: montaži lokomotiva, kotlovnici, strugari, kovačnici i putničkoj kolnici.

Otac kolodvora – Ferenc Pfaff

Gradnja prateće infrastrukture za novi Državni kolodvor (nasipi, tračnice . . .) otpočela je prva u početku ljeta 1890. godine, a izvodili su je zagrebački građevinski poduzetnici Josip Siebenschein i Samuel Fischer. Oni su, uz sve zemljoradne poslove, preuzeli i gradnju ložionice ugovorivši kompletan posao za 203. 897 forinti i 57 novčića. Istovremeno u Budimpešti su se zaokruživale pripreme za gradnju središnjeg kolodvorskog kompleksa.

Projektiranje kolodvorskog zdanja povjereno je iskusnom i dokazanom stručnjaku, arhitektu Ferencu Pfaffu koji je, tijekom dugogodišnjeg službovanja u Direkciji Državnih željeznica, znalački i estetski vrhunski projektirao mnoge kolodvorske zgrade u Madžarskoj i Hrvatskoj, naprimjer u Požunu, Aradu, Pečuhu, Segedinu, Temišvaru, Debrecinu, Zagrebu, Rijeci. Projekt kolodvorskog zdanja, koji sadrži tridesetak nacrta, prihvaćen je 28. srpnja 1890. Već nakon dva tjedna u Budimpešti je izvedena licitacija za odabir graditelja. Među mnogim konkurentima kao najpovoljniji, s obzirom na najnižu ponudu od 366.504.22 forinti, odabrano je Građevno poduzeće Vilim Milko iz Budimpešte s kompanjonom Antunom Vaskovićem iz Zagreba. Gradnja kolodvorske zgrade otpočeta je prvih mjeseci 1891. a dovršena sredinom lipnja 1892. godine, mjesec i po prije ugovorenog roka od 1. kolovoza. I još jedan specifikum – gradnja kolodvora s kompletnim pratećim zahvatima realizirana je s utroškom 923.009 forinti i 46 novčića, što je za 76.990 forinti i 54 novčića manje od predviđenog i proračunom odobrenog iznosa od 1.000.000,00 forinti.



Narodne Novine 4. srpnja 1891.
(Nesreće) Težak Antun Zakošik iz Reihenburga, 50 godina star, radio je jučer na novom kolodvoru, te se je poslijepodne od sunčanice onesvjestio. Gradski stražar dao dga je odmah na gradskih sanitetnih kolih odpremiti u bolnicu milosrdne braće gdje je navečer umro. Istoga dana su još dva težaka na novom kolodvoru od sunčanice oboljela, ali brzo pružena pomoć omogućila je, da su se oba oporavila.

Narodne Novine 9. srpnja 1891.
(Tučnava na gradilištu) Jutros u 7 satih posvadili su se težaci Ljudevit Štegel iz Varaždina i Eduard Stanković iz Klanjca kod gradnje na novom kolodvoru te su se nalazilih potukli. U otom hrvanju pala su obojca kroz luknju kroz koju se vuče opeka, te su oba zadobila težkih ozliedah. Potonji je tako ozledjen da se je na gradsjih sanitetskih kolih morao odvezti u bolnicu, doči, je Štegal mogao sam do bolnice doći.



Pogled na Glavni kolodvor s jugoistočne strane oko 1918. god.

Tipična neoklasicistička građevina

Kolodvorska zgrada projektirana je po svim, u to vrijeme važećim, arhitektonskim uzusima za reprezentativne zgrade. Stil neoklasicizam, kompozicija strogo simetrična, naglašen središnji dio i zgrade na završecima zdanja, dekorativni elementi pažljivo odabrani, funkcionalnost prostora strogo poštovana. Zgrada zauzima 186,50 metara duljinskog prostora. Središnji dio građen je u visini dvaju katova, na njega se s obje strane nadovezuju dugačka jednokatna krila koja završavaju nešto višim jednokatnim zgradama. Čitavom duljinom zgrade,

s njene južne strane, predviđen je otkriven peronski prostor. Projektom je namjenski definiran i čitav unutarnji prostor kolodvorskog zdanja. Tako je u glavnoj ulaznoj hali predviđena osobna blagajna s tri »šaltera«, brzojav i redarstvo. U zapadnom krilu, uz dugačak hodnik, redali su se: trafika, soba za osoblje vlaka, posebna čekaonica 2. razreda, blagovalište 1. i 2. razreda i čekaonica s blagovalištem 3. razreda. Ulaz, odnosno izlaz, bio je projektom predviđen sa zapadne i istočne strane i to kroz niske, od glavne fronte uvučene, posebne dijelove koji se nadovezuju na pobočne zgrade. No tijekom gradnje kolodvorske zgrade realiziran je samo zapadni ulaz, a istočni je nadograđen tek 1906. godine.

U istočnom krilu zgrade bile su predviđene prostorije za prtljagu, blagajne za prtljagu i njihovu isporuku, prostorije za »glavara postaje« i njegova zamjenika, prometnu pisarnu, brzojav, pratioce vlakova, poštu, liječnika (s čekaonicom). Prvi kat pobočne zgrade istočnog krila zauzimali su stambeni prostori za službeno osoblje, dok su u prvom katu pobočne zgrade zapadnog krila bile sobe za konobare i pomoćno osoblje restauracije.

Uz kolodvorsko zdanje Ferenc Pfaff je projektirao i fasadu te sve stucco dekoracije na i u zgradi koje je izvelo kiparsko poduzeće Vilim Maršenko iz Budimpešte. Posebnim je nacrtom Pfaff odredio ulazni dio kolodvorskog zdanja sa četiri korintska stuba koji su podignuti u visinu prvoga kata kako bi ostalo dovoljno mjesta za visoka i široka ulazna vrata koja bi omogućavala ulazak velikom broju putnika. Ulazni dio završava s velikim zabatom ispunjenim alegoriskim figurama. Isto tako minuciozno projektiran je i interijer doprinjevši time da je Zagreb, gradnjom kolodvora, obogaćen prvorazrednim spomenikom kulture koji, u najboljoj maniri reprezentira arhitekturu neoklasicizma s kraja 19. stoljeća.

Puštanje u probni rad

»OBZOR« 16. siječnja 1890.
Prvi spavaći vagon. Od danas stupit će u promet na pruzi Budimpešta – Dembevar – Zakany – Zagreb (odlazak iz Zagreba u 6.55 u večer u Budimpešti u 9.10 u večer) spavaći vagoni. Tim se vagonima mogu služiti samo putnici prvog razreda, i to uz pristojbu od 4 forinte bez obzira na udaljenost i vrijeme uporabe. Karte u tu svrhu potrebite mogu se dizati kod konduktera dotičnog vlaka.

Narodne Novine 2. srpnja 1892.
(Gradski promet i novi kolodvor)
Od jučer razdieljen je cijeli gradski promet u dvije struje i to jedna prema južnom i jedna prema novom državnom kolodvoru. Veći dio prometa naročito osobnoga ide sada novom cestom od Zrinjevca k novom kolodvoru. Na samom kolodvoru bilo je jučer, ako na dan otvorenja vrlo živahno, a u večer opažalo se gotovo selenje? naroda Petrinjskom ulicom i pomenutom cestom prema kolodvoru koji je sjao u moru svjetla. Može se kazati da je občinstvo cijeloga grada s ovom ures zgradom i njezinom raszvjetom, podpuno zadovoljno. Kolodvor ostati će još jedno dva dana za občinstvo otvoren u svih svojih prostorijah.

»OBZOR« 4. srpnja 1892.
Zagrebački tramway. Da se do danas nisu još postavile tračnice do novoga kolodvora, uzrok jeste taj što su tračnice pomutnjom otpravnika vlakova iz Belgije poslane u Hamburg, iz Hamburga u Trst, iz Trsta pako mjesto u Zagreb opet natrag u Hamburg. Za koji dan stići će u Zagreb i tako će radnje odmah otpočeti.

1892. Narodne novine
(Novi kolodvor) Nadopunjujući viest o rasvjeti novog kolodvora, doznajemo da je tako zvani službeni pokus rasvjete bio u subotu 18.t.mj. u večer u prisutnosti gg nadzornika Pfaffa, graditelj poslovodje nadmjernika Zenkera, glavara postaje Šarlaja, ravnatelja plinare Manderra, poduzetnika Siebenscheina itd. te rasvjeta uspjela na potpuno zadovoljstvo svih interesovanih.

Sa Zrinjevca pruža razsvijetljeni kolodvor u istinu veličajni velegradski pogled, što sa zadovoljstvom konstatovat možemo. Vestibul, čekaonice, prostorije gostionice, manipulationske prostorije, coridor razsvietljeni su Siemenskimi tzv regenerativni plameni. Svega ima 485 plamenahsa više od 15 000 sviećah. jakosti. Peron razsvjetljen je od 26 dvoplamenskih krugljah, prostorije uzduž zgrade gdje se roba prima sa 10 velikih svjetiljka, svaka 3 plamena u jakosti od 150 sviećah. Budućih danah postavit će se uzduž dovozne ceste s Zrinjskog trga 10 candelorah.

Kao što smo istakli, svi radovi gradnje i uređenja Zagreb Državnog kolodvora bili su dovršeni prije roka, već sredinom lipnja, pa nije bilo razloga da se kolodvor ne preda prometu bar probno, već 1. srpnja, tim više što su se tako »u hodu« mogle otkloniti eventualne teškoće i nepravilnosti u novoj organizaciji prometa prije službenog otvaranja. Tom prigodom predstavljen je i novi vozni red kojim je, kao polazna i dolazna postaja, određen Zagreb Državni kolodvor, umjesto dotadašnjeg Zagreb Južnog kolodvora. Prema novoj organizaciji prometa, vlakovi usmjereni prema Varaždinu i Zidanom Mostu prolazili su i nadalje kroz Zagreb Južni kolodvor, vlakovi prema Karlovcu, Rijeci, Sisku i Vinkovcima vozili su spojnom prugom od Zagreb Državnog kolodvora do odvojka gdje su vlakovi prema Karlovcu i Rijeci nastavljali put državnom prugom, vlakovi prema Sisku južnom prugom od Zagreb Južnog kolodvora do Siska, a dalje prema Novoj Gradiški ponovo državnom prugom.

Vrijeme je u voznom redu bilo označeno od 0 do 12 sati s time da je vrijeme od 5.59 ujutro do 6 sati poslije podne smatrano dnevnim, a sljedećih 12 sati noćnim. Vozni red je bio konstruiran na temelju srednjoeuropskog vremena koji su, prve u Europi, u vozni red uvele upravo Madžarske državne željeznice s 1. listopada 1891. godine. Vozni se je red mijenjao dva puta godišnje, 1. svibnja je stupao na snagu ljetni, a s 1. listopada zimski vozni red.

»OBZOR« 31. kolovoza 1892.
(Vozni red na novom kolodvoru kr. državne željeznice) Sutra jutro otvara se novi kolodvor kralj, državne željeznice. Tim povodom oglašuje uprava prometa sliedeći vozni red na ovoj postaji.
A-Čast nam je p.n. obćinstvo obaviestiti, da će se naš zagrebački kolodvor dana 1. srpnja t.g. javnomu prometu otvoriti s osobnim vlakom br 804 koji će u 9 satih 9 časakah prije podne iz Budimpešte stignuti u Zagreb.

Obznana otvorenja.

Povodom **1. srpnja t. g.** obavit se imajućeg

otvorenja novog kolodvora

kr. ug. državnih željeznicah u Zagrebu, uslobodjujem se objaviti, da sam preuzeo na kolodvoru

Gostioničarske prostorije.

Oslanjajuć se na višegodišnje izkustvo, koje sam stekao kao gostioničar na kolodvoru, nastojati ću da podvorim uvjek najboljim pićem i jelom, te ću točiti **samo izvrstna naravna hrvatska vina** i na prošlogodišnjoj zagrebačkoj izložbi sa najvećom odlikom nagradjeno

Dvostruko ožujsko pivo

iz **Blau-ove pivare u Sisku.**

Nastojati ću, da si stečem naklonost p. n. obćinstva i da si isto uzdržim, te bilježim za mnogobrojni posjet moleći

osobitim veleštovanjem

Ladislav pl. Petrović,
gostioničar na kolodvoru.

(3108) 2—1

Odgovorni urednik: M. Zer.

(Od 1. srpnja 1892.)

Vlakovi dolaze u Zagreb:

Iz	Na južni kolodvor	Na državni kolodvor
Budimpešte	.	10·38 na v., br.vl.
„	.	9·19 prije p.
Žakanja	.	6·57 na večer
Karlovca-Rieke	.	4·55 u jut., br.vl.
„	.	7·34 prije p.
„	.	6·22 na večer
Siska	12·33 poslje p.	.
„	8·78 na večer	.
Siska-Broda (Banjaluke)	.	6·07 na večer
„	.	7·44 u jutro
Varaždina-Krapine	1·59 poslje p.	2·11 poslje p.
„	10·26 na večer	10·43 na večer
Zidanogmosta	8·01 u jutro	.
„	4·30 poslje p.	.
„	7·42 na večer	.
Od državnog kolodvora na južni kolodvor	7·50 u jutro	.
	7·37 na večer	.
	8·48 na večer	.
Od južnog kolodvora na državni kolodvor	.	8·16 prije p.
	.	7·58 na večer
	.	9·14 na večer

Vlakovi odlaze iz Zagreba:

U	Od južnog kolodvora	Od državnog kolodvora
Budimpeštu	.	5·29 u jut., br.vl.
„	.	6·58 na večer
Žakanj (priklj. na juž. ž.)	.	8·42 prije p.
Karlovac-Rieku	.	11·25 noćju, br.vl.
„	7·52 na večer	8·10 na večer
„	.	9·57 prije p.
Karlovac (saj.vl., petkom)	.	4.56 u jutro
Sisak	8·15 prije p.	7·44 u jutro
„	4·57 poslje p.	.
Sisak-Brod	.	10·05 pr.p. (priklj. Sunja-Banjaluka)
Varaždin-Krapinu	5·20 u jutro	5·08 u jutro
„	2·55 poslje p.	2·42 poslje p.
Zidanimost	8·02 u jutro	7·44 u jutro
„	12·44 poslje p.	.
„	9·24 na večer	8·42 na večer
Od državnog kolodvora na južni kolodvor	.	7·44 u jutro
	.	7·31 na večer
	.	8·42 na večer
Od južnog kolodvora na državni kolodvor	8·10 prije p.	.
	7·52 na večer	.
	9·08 na večer	.

Gradski sat ide točno sa željezničkim (srednjoevropsko doba).

Tehničko odobrenje bez prigovora

Tijekom kolovoza, prije službenog otvaranja, uslijedila je tehnička kolaudacija novog kolodvorskog kompleksa. Komisija, sastavljena od predstavnika Ministarstva komunikacija i Direkcije Državnih željeznica iz Budimpešte, Prometne uprav iz Zagreba i predstavnika izvođača radova, preuzela je objekt 5. kolovoza 1892. godine zabilježivši u službenom izvještaju da su svi radovi dovršeni na vrijeme, bez prekoračenja rokova, da su radovi obavljeni solidno i u skladu s nacrtima i uvjetima, bez ijednog prigovora.

Kolodvor, u ime Cara, otvorio grof Tisza

Svečano otvaranje novog, za odvijanje prometa vitalnog, Zagreb Državnog kolodvora, upriličeno je 18. kolovoza 1892. godine, na rođendan cara Franje

Josipa I. U monarhiji taj je dan bio državni praznik tradicionalno svečano obilježavan puštanjem u rad svih većih i značajnijih objekata. Na svečanost otvaranja Zagreb Državnog kolodvora pozvan je Car osobno, no došao je samo njegov zastupnik, grof Tisza, ministar predsjednik madžarske Vlade. Broj uzvanika bio je pozamašan, a mnogi od njih iz samog vrha državne Vlade i Uprave kao Baross Gabor, ministar trgovine i prometa, grof Khuen Hederwary, ban Hrvatske, Ludwigh Gyla, predsjednik Madžarskih državnih željeznica, Janoš Skalka, prometni upravitelj Prometne uprave u Zagrebu sa svim načelnicima i višim činovnicima, Franjo Rački, predsjednik Akademije znanosti i umjetnosti, Rudolf Mašinski, gradonačelnik Zagreba sa svim šefovima odjela i višim činovnicima. Među uzvanicima bili su i direktor Povlaštenog društva Južnih željeznica, vojni zapovjednik XIII. vojnog zbora u Zagrebu, rektor zagrebačkog Sveučilišta te predstavnici svih kulturnih i privrednih organizacija u Zagrebu. Vjerski obred u tu je čast služio dr. Antun Mihanovics, kardinal i nadbiskup u Zagrebu. Simboličnim presjecanjem vrpce, grof Tisza je, u ime Cara, proglasio Kolodvor otvorenim. Nekoliko trenutaka iza, u 10.35 sati prije podne, krenuo je sa Zagreb Državnog kolodvora prvi vlak prema Rijeci.

Svečanost je nastavljena prijemom kod zapovjednika XIII. vojnog zbora u Zagrebu, svečanim banketom u 13 sati u Banskim dvorima. Navečer je grof Tisza, u ime madžarske Vlade, priredio prijem u hotelu »K caru austrijanskom«. Takvi svečani prijemi postali su tradicionalni svakog 18. kolovoza, a organizirala ih je Prometna uprava u Zagrebu. Prijemi su sve do 1904. godine održavani u istom hotelu, a o tada u novosagrađenoj zgradi Prometne uprave u Mihanovićevoj ulici.

Prvi glavar postaje (šef kolodvora) Zagreb Državni kolodvor bio je Janoš Matota, njegov zamjenik Martin Konrad, a šef skladišta Šandor Kameny. Istovremeno šef ložionice bio je inž. Šandor Raizner, a zamjenik inž. Samu Pongracz. Službeni jezik na željeznici u Zagrebu (kao i u ostalim državnim službama) bio je madžarski, što je godinama provociralo građane Zagreba, izazivalo otpore i negodovanja te sužavalo mogućnosti zapošljavanja u tada uvaženoj i dobro plaćenoj željezničkoj službi.

»Narodne novine« 15. 1. 1890. g. Brzojavne viesti

U Budimpešti, 1. 1. Ministar trgovine Barass podnio je na jučerašnjoj sjednici zajedničkog sabora zakonsku osnovu o gradnji državnog kolodvora u Zagrebu i glavne radionice za ugarske državne željeznice. Zakonska osnova određuje gradnju posebne postaje i glavne radionice u Z. U paragrafu 2. zakonske osnove određuje se da se za te gradnje upotrebe predujmovi, koji su dani za gradnju željeznice Sunja – Brod, te se imadu povratiti iz krajiškog investicionalnog fonda. U paragrafu 3. ovlaštuje se vlada, da se za povećanje lokomotivnog parka upotriebi dobitak, koji će poteći od konverzije prioritetskog zajma kozičko-oderberške željeznice i koji se imade predati državnoj blagajni u svrhu, da se djelomično umanji garantirani predujmljeni dug iste željeznice. U obrazloženju veli se da zbog velikog razgranjenja južne mreže državnih željeznica, nastaje potreba, da se za tu gromadu podigne posebna glavna radionica i da je u Zagrebu potrebna postaja. O tom predmetu vodili su se već dulje vremena priegovori između bana i ministra tragovine, ali su do sada obziri na financijski položaj bili razlogom, da se je stvar morala odgađati.

Proračun troškovala, sastavljen međutim po odredbi ministra za trgovinu, pokazuje, da će troškovi za zagrebačku postaju iznositi 1.000.000, a za glavnu radionicu 1.400.000 forinti. O povratku tih svotah iz krajiškog investicionalnog fonda počeo se je dogovarati ministar trgovine sa banom.

Preuzv. g. ban izjavio je da će u proračunu krajiškog investicionalnog fonda za buduću godinu uvrstiti za sada 300.000 for. za odplaćivanje te svote. Taj pridlog bana omogućuje, da se može započeti s gradnjom kolodvora. Gradnja ove postaje tim je potrebitije, što južna željeznica nije tamošnje postaje od g. 1880. nimalo razširila. Povećanje lokomotivnog parka potrebito je, jer ima vrlo malo lokomotivah. Mora se jedno za drugim nabaviti oko 150 novih mašinah.

»Narodne novine« 16. 1. 1890. g.

Mi smo već početkom prosinca 1889. javili da je kr. ugar. ministar komunikacijah Nj.c. i kr. ap. Veličanstvo na predhodnu sankciju osnovu zakona o gradnji državnog željezničkog kolodvora u Z i s njima spojene glavne strojarnice za porabu kr. ugar. državnih željeznicah. Premda je naša viest bila pouzdana, zagrebački opozicionalni listovi ipak su o njoj dvojili, izričući sumnju da je tobože prenesena samo radi gradskih izborah u Zagrebu. Jedan jih pače još posljednjih danah uvjeravao, da se državni kolodvor u Zagrebu, neće graditi nego da će se tek razširiti sadašnji kolodvor južne željeznice, zaključujuć to iz glasa da ugarska vlada iznova nastoji o tom, da od društva južne željeznice kupi prugu Zagreb – Sisak. Ta Magjari hoće da od Zagreba načine magjarsko selo – kako bi oni htjeli u Z držati kolodvor i strojarnicu, što će stajati više od dva milijuna forintah!?

»OBZOR« 17. siječnja 1890.

Službene novine hoće da prenose politički kapital od osnove zakona, koja je predložena madjarskom saboru glede državnoga kolodvora i strojarnice u Zagrebu. Kad bi i istinito bilo što one hoće da dokažu, mi pitamo: da li ima cijene na svijetu, za koju jedan narod može prodati svoje narodno pravo.
Kolodvor, koji će se graditi, donijeti će koristi Zagrebu, nema dvojbi, ali ga Madjarska ne gradi za to – oni ga grade, jer njima treba »uslijed razvitka južne trase ugarskih kraljevskih željeznica«, jer njima treba za njihovu željezničku politiku, koja je sva njima u prilog udešena.
Pa da li će ga s njihovim novcem graditi?
Da je Hrvatska financijalno neodvisna, odavno bi kolodvor bio građen – a milijuni koji su išli u madjarske blagajne – bila bi Hrvatska uložila u željeznice koje bi služile hrvatskim probitcima.

»OBZOR« 27. travnja 1892.

Često puta su nam dolazile pritužbe da ovdanja uprava kr-ug. državnih željeznica traži od stranaka uz hrvatski podnesak i magjarski prevod ili opet odgovara na htvatske podneske magjarski, samo na njemačke podneske sliedi obično njemački odgovor. Osoblje smatra da se po izbornom zakonu u nas kao pripadajuće broju zajedničkih činovnika, po tomu obvezno je vršiti ustavno nagodbenoga zakona, po kojemu je zvanični jezik u Hrvatskoj hrvatski. Uprava bi trebala biti sa nadležne strane upućena da se strogo zakona drži i da na hrvatske podneske hrvatski odgovara.

»OBZOR« 11. srpnja

Novi državni, kolodvor
donio nam je u Zagreb čitavu magjarsku činovničku naselbinu. Kad stupiš u njegove prostorije, te slušaš magjarske glasove njegova službenog osoblja, misliš da si u Kecskematu ili Debrecinu, pa te sile, neznajući jezik Arpadovih potomaka, da govoriš teutonski, samo ne hrvatski. Kada ban grof

Khuen Hedervary, koji sve to znade, a dužan je bditi da se vrše paragrafi 46 i 56 nagodbe, koji se besramno ovdje ruše, nečini ništo, da se bezakonju stane na put, neka samo hrvatsko obćinstvo prisili magjarsku državnu upravu, da štuje prava i narodni osjećaj zemlje, a to će učiniti, ako se služilo bude isključivo hrvatskim jezikom. Zar magjarizacija spada u eru zakona reda i rada.

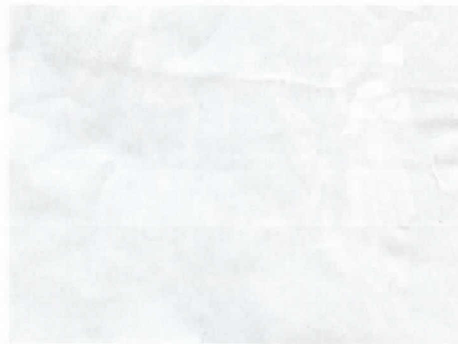
13. srpnja 1892. g.

Sa željeznice.
Jutros kpd odlaska zagorskog vlaka vozilo se je do 150 osoba u Mariju Bistricu. Platile su treći red a bile su strpane u četiri kola za marvu. Kola su bila jošte k tome nezatvorena, bez prečke preko vrata, tako da se je, osobito kad vlak krene, mogla dogoditi nesreća. Službujući stražar upozori jednog konduktera na to, ali mu ovaj odgovori da ga nije briga niti je on za to odgovoran. Zar željeznička uprava to drži umješnim, da njezini organi sa ljudima, koji su svoje novce platili, postupaju kao s marvom i da neće skrbiti za tjelesnu sigurnost putnika.









U
AMERIKU
za NEW-YORK
CHICAGO
KALIFORNIJU
i sve gradove Sjeverne Amerike
za BUENOS-AYRES
MONTE VIDEO
AUSTRALIJU
izdaje direktne biljete
Mate Pollich
Trst — Rieka.
Za gornji kotar informacije kod g.
V. ŠVERLJUGE u FUŽINAH.

»OBZOR«
Br. 149, Zagreb, 1. srpnja 1902.
DOMAĆE VIESTI

Otpuštanje Hrvata iz željezničke službe

Primismo od dvaju otpuštenih željezničkih službenika obširne dopise, iz kojih vadimo radi naših tiskovnih odnošaja samo kratke izvadke.

Prvi nam među ostalim piše: Istina je, da su svake godine odpušteni željeznički namještenici radi pomanjkanja prometa, ali samo mladji, koji imadu manje službovanja. Glavna se je tada okolnost uvažavala, tko ima manje službe. Sada se je dogodilo posve drugačije. Otpušteni su stariji službenici, koji imadu 4–5 godina službe – HRVATI. Svi imadu obitelj i nejaku dječicu, koja su sada ostala bez kruha. Naprotiv imade dosta prometa i dosta mjesta za mlade Magjare koji su upravo primljeni u službu. Došlo ih je iz Barcsa 5, iz Kaposzvara 3 i iz Rijeke 13. Taj ni jedan nema više službe od 1 godine. U odstupnici su naveli, da »ne razumijemo službe«, a 4–5 godina smo je dobro razumjeli.

*Drugi nam medju inim pišu: Činovnik Vilim Filpašić rekao je mnogim Hrvatima, da će ih on sam sve po redu od službe suspendirati, koji ne budu znali **magjarsk**i. Trebalo bi sada polagati novo odredjene izpite, pa ih Hrvati ne mogu položiti, jer se traži, da se polažu na magjarskom jeziku, čime ih je lako iztisnuti. Da je od Magjara traženo, kada se je još izpit polagao u hrvatskom jeziku, da i oni polažu hrvatski, ni jedan ga ne bi položio, jer ni jedan, premda služi u našoj zemlji, ne zna hrvatski. Ali to su magjari, a sa njima se drugačije postupa nego s Hrvatima.*

Da objesna bude podpunija, da se kod odpuštanja nije gledalo na to, tko je Magjar a tko Hrvat, odpuštena su istodobno i četiri Magjara, koji imaju tek koji mjesec službe. Ti su Magjari opet nakon kratkog vremena primljeni u službu i namješteni u magazin i grijačnici. Kako se vidi, njihovo je odpuštanje išlo samo za tim, da se premjeste u magazin i grijačnicu, proti čemu ni jedan nije rogoborio! Od otpuštenih Hrvata nijedan nije primljen natrag u službu na koje drugo mjesto poput Magjara. Dvojaka mjerila po tome je za svakog očigledna.



Zagreb 1880. godine



Zagrebački Državni kolodvor 1899. godine



Ulaz u park Maksimir – prva polovina 19. stoljeća

Ulaz u park Maksimir 1871. godine





Zagrebački kolodvor 1901. godine



Zagreb – samoborski kolodvor 1902. godine

Zagreb – Trg bana Jelačića 1900. godine



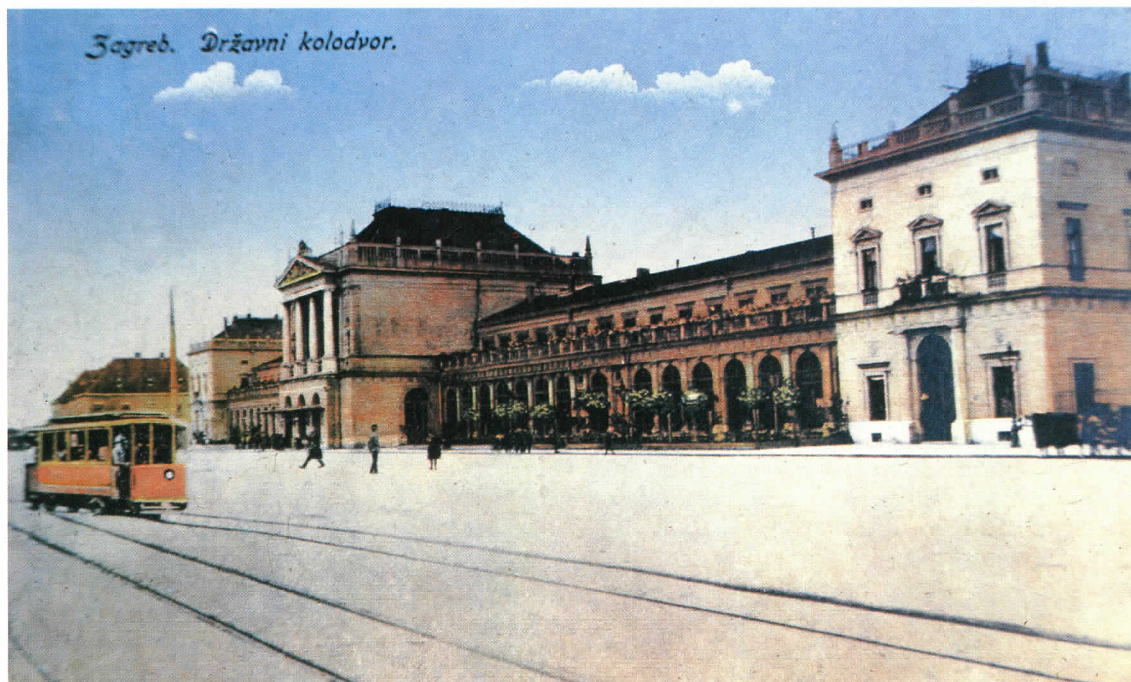
Zagreb Državni kolodvor 1902. godine





Zagreb – pogled na Splavnicu 1905. godine

Zagreb – Državni kolodvor 1912. godine





Zagreb – Katančićeva ulica 1906. godine

Zagreb – željeznički most kod Podsuseda oko 1912. godine



Zagreb – pogled na Bakačevu ulicu 1906. godine



Zagreb – Državni kolodvor 1917. godine





Zagreb – strojarnica Državnih željeznica, 1918. godine



Zagreb – jezero u Maksimirskom parku, 1912. godine



Zagreb – muzički paviljon na Zrinskom trgu 1914. godine

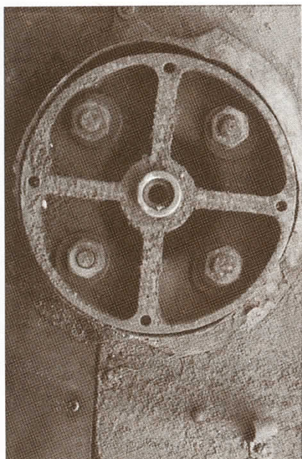


Zagreb – Direkcija državnih željeznica 1924. godine

ZAGREBAČKI GLAVNI KOLODVOR DO 1945. godine

Boris Udier





ZAGREBAČKI GLAVNI KOLODVOR

Poslije prvoga svjetskog rata bivša monarhija raspala se u niz nasljednih država, među kojima je bila i Jugoslavija. Zadaća, smjerovi i intezitet prometa bitno su se promijenili poslije godine 1918. Promjene nastale nakon rata odrazile su se i na položaj željeznice, jer mora sve teškoće kod odvijanja povećanog prometa svladati sa što manjim investicijama te što manjim troškovima i izdacima.

U to vrijeme razvio se i intenzivan studij željezničkih kolodvora, studij funkcije njihovih uređaja, pojedinačno i u sklopu većih skupina – u željezničkim čvorištima. Prvi dio te znanosti obuhvaća diobu, svrhu i organizaciju pojedinih uređaja, njihovo funkcioniranje pojedinačno i u međusobnom sklopu i, konačno, njihov odnos prema naseljima. Možemo taj prvi dio te znanosti nazvati »sistematikom«, a drugi »analitikom« jer analizira kapacitete tih postrojenja, njihov međusobni odnos s obzirom na kapacitete i mogućnosti koje pružaju.

Osim toga, stvaranjem nove države mijenjaju se i smjerovi odvijanja željezničkog prometa i transporta. Prijašnji glavni smjer prometa Budimpešta—Zagreb—Rijeka postao je sada marginalan, a novi glavni smjer postaje Beograd—Sisak—Zagreb—Zidani Most, što je zahtijevalo bitne preinake u zagrebačkom čvorištu. Južne željeznice grade ranžirni kolodvor u Črnomercu (1920) te kolodvore Podsused i Klaru s priključkom na prugu za Sušak (Rijeka). Kako bi se ujedinilo korištenje željezničkih pruga na osnovi »Rimskih sporazuma« od 29. ožujka 1923, država preuzima pruge Društva južnih željeznica. Daljnji korak u razvoju željeznice bio je 1924. g. kada su željenzice podržavljene, što je olakšalo rad na uređenju čitavog čvorišta pod jedinstvenom upravom. Državni kolodvor postao je Glavni kolodvor i kao takav jedini dispozicijski kolodvor za sav putnički promet. Poradi njegova rasterećenja sagrađen je istočni ranžirni kolodvor Borongaj (1925), kao i novi lokoteretni kolodvor Zagreb – Istočni kolodvor (1928). Time je potpuno odstranjen rad na ranžiranju teretnih vlakova i djelomično rad na prijemu i otpremi komadnih i kolnih pošiljaka u Glavnom kolodvoru.

Sve intenzivnijem razvoju prometa u novoj državi prepečile su se objektivne teškoće, od kojih su najvažnije križanje željezničke pruge s cestom te stari jednokolosiječni most. Prije gradnje novoga savskog mosta uklonjeni su na području grada Zagreba stari nadvožnjaci i zamijenjeni novim konstrukcijama većeg raspona: preko ulice Kate Dumbović (ondašnje Samoborske ulice), 1930; preko Končareve ulice (ondašnje Tratinske), 1935; preko Avenije Vukovar (ondašnje Varaždinske ulice), 1937; preko potoka Kuniščak, 1937; preko Nove ceste, 1937. i preko Savske ceste 1937, dok je 1955. podignut nadvožnjak i nad novosagrađenom auto-cestom. Stari jednokolosiječni most sagrađen 1862. zamijenjen je novim dvokolosiječnim mostom, sagrađenim 13 metara nizvodno. U promet je pušten 4. prosinca 1939, ima 4 otvora a dugačak je 306,2 m.

Postavljanje signalno-sigurnosnih uređaja

Dugačko područje kolodvora koje se proteže od rasputnice Trešnjevka (nadvožnjak preko Vukovarske avenije) i nadvožnjaka preko Savske ceste na zapadnoj strani pa do tvornice ulja i nadvožnjaka preko Držićeve ulice na istočnoj strani tražilo je rješenje centralnog upravljanja prometom koji se u taj kolodvor slijevao s četri pruge.

Problem centralnog upravljanja prometom u području kolodvora riješen je ugradnjom u ono vrijeme veoma modernog signalno-sigurnosnog uređaja. Gradnja je počela 1938. g. uporedo s gradnjom perona i pothodnika, a u cijelosti je dovršen 1941. g. Uređaj je proizvela tvornica Siemens. Promet vlakova i ranžirnih sastava upravljalo se svjetlosnim signalima kojih ukupno ima više od 100 kom. Putovi vožnji postavljali su se centralno pomoću skretničkih elektropostavnih sprava, koje su bile montirane na 87 skretnica.

Uređajem se upravljalo iz tri postavnice od kojih su dvije još u upotrebi, a jedna je srušena prilikom gradnje novog podvožnjaka za Vukovarsku aveniju.

Uređaj je još uvijek u upotrebi iako je bio nekoliko puta rekonstruiran radi prilagođivanja rekonstrukcijama kolodvora.

Ugradnjom tog uređaja znatno je povećana sigurnost prometa, a postojeći kolosiječni kapaciteti su bolje korišteni jer se je postavljanje voznog puta vlaku smanjilo sa oko 5—10 min, na svega 1—2 min.

Grade se peroni i tuneli

Najznačajnije preinake na Glavnom kolodvoru učinjene su gradnjom perona i podzemnih tunela. Godine 1937. bili su sagrađeni natkriti peroni II. i III. te podzemni tuneli koji su ih spajali. U godini 1938. bili su sagrađeni natkriti peroni IV i otvoren peron V, a počela je rekonstrukcija i I. perona. Nov natkriti peron I bio je predan u promet 15. svibnja 1939. godine. Gradnjom tih natkritih perona bilo je znatno olakšano odvijanje putničkog prometa, jer putnici prigodom ulaska i izlaska iz vlaka nisu morali više prelaziti preko kolosijeka, već su izravno ulazili u vlak.

Spomenuto je da se promjenom položaja željenzice bavilo i idejnim rješenjima i položaja i uloge samoga Glavnoga kolodvora te, šire gledano, rješenjem zagrebačkoga željezničkog čvorišta. Pokušat ćemo ukratko prikazati, po našem mišljenju, najinteresantnije prijedloge.

Već godine 1918. »Hrvatski Lloyd« u broju 38, pod nazivom »Zagreb i osnove proširenja državnog kolodvora«, zahtijeva da se izvede nov kolodvor u istočnom dijelu grada te da se potpuno odstrani sadašnji državni kolodvor i obje pruge koje

presjecaju Savsku cestu. U članku piše: »U zadnjih dvanaest godina stoji Zagreb u nepomirljivoj borbi s upravom državnih željeznica, koja donaša razne osnove za proširenje državnog kolodvora na istom mjestu. Ljudima kojima je na srcu razvitak glavnog grada Zagreba, ustaše protiv ovih pokušaja, da nam i dalje ne podrezuju razvoj grada, jer je svakom čovjeku jasno, da je položaj državnog kolodvora i njegovog spoja sa južnom željeznicom glavna zapreka za normalni razvoj grada prema rijeci Savi, koja ima da bude njegovo središte i žila kucavica.«

Teškoća u odvijanju teretnog prometa i njegove manipulacije bila je svjesna i sama Direkcija. Radi rasterećenja kolodvora bilo je potrebno pomišljati na njegovo proširenje i dogradnju u većem opsegu. Kako bi se proširenje obavilo svrsishodno, bilo je potrebno izraditi generalni plan za čitav sklop budućih željezničkih uređaja. Takav plan izradila je godine 1922. I Sekcija za održavanje pruge u Zagrebu u sporazumu s Direkcijom. Iste godine Ministarstvo saobraćaja odobrilo je plan.

Prvi generalni plan

To je bio prvi generalni plan kojim se pokušalo riješiti veće nastale probleme na željezničkim uređajima, koji u novoj državi nisu više odgovarali ni po kapacitetu a ni po svojoj svrsi.

U povodu djelimičnog puštanja u promet novoga zagrebačkog kolodvora za razvrstavanje (1923) spomenuto je »... da teške neprilike zagrebačkog državnog kolodvora, koje su prouzrokovane upravo neočekivanim porastom prometa, neće biti ni izgradnjom čitavog ovog kolodvora za razvrstavanje riješen, jer se time na zagrebačkom kolodvoru još neće doskočiti pomanjkanju mjesta za utovar i istovar robe, nego će to pitanje biti definitivno riješeno tek izgradnjom posebnog teretnog kolodvora ...«





Snijegom zatrpana pruga u Lici između dva rata

Sve brži gospodarski razvoj grada uvjetovao je i odgovarajući prometni razvoj. U tom pogledu državni kolodvor postaje sve više zapreka tom razvoju, o čemu

izvještavaju »Novosti«, broj 88, iz 1923. u članku »Saobraćaj na kopnu i na vodi«. Između ostalog, piše: »Općenito je poznata činjenica i to, da Zagreb državni kolodvor ne odgovara današnjim potrebama prometa, jer je premalen, te ne može svladati ni svojeg lokalnog ni tranzitnog prometa. Zagreb je važno sjecište naših pruga te zastoj i na zagrebačkom kolodvoru neminovno vuče za sobom zastoj na svim okolišnim prugama, čitave naše države.

Rješenje tog važnog pitanja namjerava se postići na taj način da se čitav današnji državni kolodvor zajedno s prugom, koja spaja državni kolodvor s kolodvorom južne željeznice (danas Zapadni) podigne nad visinu ceste toliko, da budu cestovna kola mogla ispod pruge nesmetano prolaziti, te da se tako posve obezbijedi slobodni razvoj grada prema jugu.

Situacija će, dakle, iza izvedbi ovih planova biti u Zagrebu ta, da će se današnji državni kolodvor pretvorit u osobni i prtljažni kolodvor, uključivši valjda, tzv. ekspresnu robu.

Odvajanje teretnog od putničkog kolodvora

Iako je u raspravama bilo doista raznovrsnih i zanimljivih ideja o uređenju zagrebačkoga željezničkog čvorišta, pa i samog kolodvora, ipak su se iskristalizirale dvije osnove: jedni su zagovarali da kolodvor ostane, na sadašnjem mjestu, uz raznorazne preinake, dok su drugi zastupali radikalniji stav, tj. da se kolodvor premjesti na novu lokaciju, i to uglavnom preko Save.

U napisu »Za reorganizaciju saobraćaja u Zagrebu«, objavljenog u »Malim novinama« broj 26, iz 1926. g., iznosi se ideja o osnivanju središnjeg teretnog kolodvora, kako bi se odvojio putnički promet od teretnog. Tom je prilikom istaknuto da se napusti sadašnji kolodvor Sava (sada Zapadni kolodvor); zatim potreba gradnje jedne središnje radionice, novih željezničkih ložionica, podizanje kolodvora, povećanje ranžirnog kolodvora, podizanje dvostrukog kolosijeka između Glavnog i kolodvora Save, gradnje novoga željezničkog mosta na Savi, novih podvožnjaka itd. No, zasada postoji osnova tek za preuređenje Glavnog kolodvora – kolodvorske zgrade, perona i kolosijeka. U spomenutoj osnovi se ističe da je najbitnije proširiti dolazne i odlazne perone, spojiti ih s podzemnim hodnikom popločiti ih i pokriti. Peroni se prostiru i na duljini od oko 700 metara i ima ih 4. Prvi je glavni peron ispod kolodvorske zgrade, drugi istočni peron, na istoku od kolodvorske zgrade, treći je zapadni peron, na zapadu od kolodvora. Jedan peron nalazi se između drugoga i četvrtoga kolosijeka. Autor teksta napominje da su ovako zamišljeni peroni vrlo neprikladni, jer su odviše rastegnuti i prilaz im je vrlo nezgodan. Napominje da bi peroni, koji bi bili sagrađeni između kolosijeka, imali biti povezani s podzemnim hodnikom, da se putnici mogu lako i bez opasnosti orijentirati najkraćim putom do svog vlaka i od vlaka. Interesantna je opaska autora na kraju prikaza u kojoj napominje da su rješenja provizorna, ali neodgodiva. Prema generalnoj osnovi, napominje se,

morat će se kod nastupa »boljih vremena« današnji kolodvor kod prijavne zgrade podići na visoku prugu, pa će i pothodnik postati nepotreban, a peroni će se morati ponovno sagraditi na podignutoj razini.

Željeznica – zapreka razvoju grada

U to vrijeme vodile su se i vrlo žive rasprave ne samo o preuređenju Glavnog kolodvora, nego i o njegovu mjestu u odnosu na cjelokupni razvoj grada. Ideje o preseljenju Glavnoga kolodvora na drugu lokaciju, nailazile su na glavnu zapreku – financije, zbog čega su idejna rješenja o preuređenju kolodvora bila ipak prihvatljivija. Ove rasprave valjalo bi promatrati u sklopu širih rasprava o ravnomjernom razvoju grada, gdje je kolodvor, po mnogim mišljenjima, bio zapreka razvoja grada prema Trnju i Savi. Brzi poslijeratni razvoj grada imao je za posljedicu i veliku građevinsku djelatnost, koju je uskoro trebalo i planski regulirati. Stoga je gradsko zastupstvo odlučilo izraditi osnove za gradnju južnog dijela grada koji je ostao gotovo sasvim nesagrađen zbog nedostatka kanalizacije, nesigurnosti Save i željezničke pruge, koja ga je dijelila od ostalih predjela grada. Želeći riješiti nagomilane probleme, nastale razvojem grada Zagreba, gradsko je zastupstvo odlučilo pristupiti izradi generalne osnove za gradnju, proširenje i regulaciju grada.



Zoološki vrt u Zagrebu 1926. godine

Ovom bi se osnovom imalo riješiti sva ona pitanja koja smetaju normalnom i racionalnom razvoju grada, a to je u prvom redu željezničko čvorište. Kako bi se našlo što bolje rješenje, gradsko zastupstvo odlučilo je da raspiše internacionalni natječaj za izradu generalne osnove za gradnju, proširenje i regulaciju grada Zagreba godine 1930.

Rješavajući željezničko pitanje tražilo se od projektanata da izradi generalnu osnovu željezničke mreže na teritoriju grada i njegove bliže okolice s ciljem uklanjanja sadašnjih zapreka nesmetanom razvoju grada i okolice te uređenja i olakšanja željezničkog prometa. Direkcija državnih željeznica izrdila je osnove za preuređenje željezničkih ustanova u Zagrebu.

Kolodvor – središte budućeg razvoja

Osnovne postavke vezane za kolodvor bile su sljedeće:
Novi glavni putnički kolodvor ostaje na sadašnjem mjestu, ali isto tako kao i sve prilazne pruge uzdignut na višu razinu iznad terena, tako da ispod njega i svih dovoznih pruga ostanu slobodne komunikacije gradskih ulica. Kolodvor bi se preuredio u samo putnički kolodvor za završne i prolazne pruge.

Prednost tog rješenja su dvostruke: **prvo,** da putnički kolodvor ostane središte budućeg Zagreba, a **drugo** da se ukloni zapreka razvitka grada prema Savi, jer bi ispod kolodvora i željezničkih pruga bio omogućen nesmetani prolaz komunikacijskih arterija iz današnjeg gradskog središta u nove gradske predjele prema Savi.

Rješenje za glavni putnički kolodvor sastojalo se u podizanju nivelete pred glavnom zgradom koju valja podignuti za najmanje 5 m nad današnjom razinom kolodvorskih kolosijeka. U kolodvoru, koji bi se nalazio na jednom vijaduktu, bili bi odijeljeni kolosijeci za daleki, prijelazni i susjedni lokalni promet, za koji bi kolodvor funkcionirao kao za glavne kolodvore. Prema tomu osovana su 4 perona pred prijemnom zgradom za daleki, prolazni promet, a sa strane za lokalni promet. Do tih perona ulazilo bi se stepenicama iz prizemnih tunelskih prolaza (u visini Trga kralja Tomislava), koji bi ležali ispod kolodvorskih kolosijeka. Za poštu i prtljagu osnovani su zasebni tuneli i dizalice do perona. Za teretne vlakove osnovana su dva posebna kolosijeka. Kapacitet tako projektiranog putničkog kolodvora iznosio bi oko 400 vlakova na dan, računajući svaki dolazak, odlazak za jedan vlak, (danas ima oko 130 takvih vlakova):

Na južnoj strani kolodvora valja rezervirati dovoljno prostora za gradnju drugog južnog krila kolodvora, da bi putnički promet mogao biti razdijeljen u dolasku i polasku na dva suprotna kolodvorska krila. Ispred te nove južne zgrade valja osnovati dovoljan kolodvorski trg i potrebne ulične pristupe do njega.

Neposredno iza putničkog kolodvora prema istoku zamišljen je poslovni (manipulacijski kolodvor) za gariranje i svu manipulaciju s garniturama putničkih vlakova te za otpremu pošte i ekspresne robe.

Tunel za dezinsekciju putničkih vagona otrovnim plinom zamišljen je izvan grada u trokutu na desnoj obali Save.

Time bi Glavni kolodvor postao po svojoj namjeni gotovo jedino putnički kolodvor, a s prometnog gledišta postao bi ono što je i po svom obliku, naime prolazni kolodvor. Danas je on po obliku prolazni, a po prometu zaglavni, što vrlo otežava i komplicira prometnu službu.

O rezultatima natječaja raspravljalo je Gradsko zastupstvo, o čemu izvještava »Gradski vjesnik« u broju 21—22 iz 1932, pod nazivom »O skici generalnog

regulatornog plana za grad Zagreb«. U napisu se napominje da je na osnovi rezultata internacionalnog natječaja za generalnu regulatornu osnovu grada Zagreba i mišljenja žirija, Gradsko načelstvo pristupilo izradi generalnog regulatornog plana za grad Zagreb. Izrađena je skica koja je godine1932. predložena Gradskom zastupstvu na usvajanje.



Mnogo ideja ...

Osnovne naznake koje se odnose na kolodvor polazile su od konstatacije da se u današnjem dijelu Donjeg grada, koji se prostire oko Jelačićevog trga, koncentrirao poslovni i trgovački život te time postaje jezgra grada. Dizanjem željezničke pruge na višu razinu pada zapreka naravnom razvitku, otvaraju se putovi proširenja grada prema Savi. Tu nastaje nov moderan stambeni predjel, koji na zapadu prelazi u poljoprivredni karakter, a na istoku se oslanja na industrijsku četvrt. Glavni kolodvor postaje gotovo geometrijsko središte grada. Niz trgova koji vode od Jelačićevog trga prema kolodvoru i naznačuje smjer naravnog razvitka grada s brežuljaka Gornjeg grada i Kaptola nastavlja se u obliku širokoga pojasa prema Savi. To bi bila kao kralješnica novog stambenog dijela grada. Tu bi bilo njegovo kulturno i reprezentativno središte s gradskim reprezentativnim domom, kazalištem, knjižnicom i drugim javnim zgradama. Taj bi potez bio veza starog i novog grada te bi se završavao na obalama Save u velikim zelenim površinama za odmor, šport i izložbe, te zračno lukom s onu stranu Save.



U pogledu uklanjanja glavne zapreke slobodnom razvitku grada – željeznice, preuzeto je rješenje koje je dala Direkcija državnih željeznica za program natječaja i koje je prihvaćeno od većine natjecatelja kod internacionalnog natječaja.

Anketa je zahvatila i mogućnost rješenja željezničkog kolodvora u tom smislu da se on pomakne južno od sadašnjeg položaja prema Savi i time dokinu sve željezničke pruge koje prolaze kroz unutarnji dio grada. Prednost takvog rješenja bila bi da bi se unutarnji dio grada oslobodio od željezničkog dima i buke te da bi se maknule zapreke koje sadašnje željezničke naprave čine gradu.

Takve ideje su napuštene, uz utvrđenu činjenicu da u mnogim velikim gradovima ima najmodernijih kolodvora usred grada, s podvožnjacima ispod kolodvora i pruga. Osim toga i kod tog natječaja većina konkurenata donijela je rješenje s kolodvorom na njegovu današnjem mjestu, a među onima koji su predlagali premještaj, nije bilo ni jednog rješenja koje bi bilo zadovoljavajuće.

Željeznica – sredstvo za opće dobro

O rezultatima i tijeku natječaja razvila se živa polemika, o čemu nas izvještavaju i neki od sudionika samoga natječaja. Nije moguće dati sav pregled mišljenja za i protiv ponuđenog spomenutog rješenja te ćemo se stoga osvrnuti samo na neke preglede i mišljenja. Tako nas, npr. g. inž. M. Sinković u »Građevinaru«, br. 3, iz 1953, u članku »Željezničko čvorište u okviru direktiva regulatorne osnove Zagreba«, izvještava da su na samom natječaju sudjelovala 52 natjecatelja. Međutim, ni jedno rješenje nije zadovoljilo u cijelosti uvjetima pa je bilo potrebno izraditi posebnu regulatornu osnovu na temelju sugestije dobivene natječajem. Pogotovo je to vrijedilo za željezničko čvorište. Na osnovi opširnog i temeljitog referata g. inž. P. Senjakovića, održanog na anketi građana regulatornog odbora 18. listopada 1932. bio je 1934. izrađen poseban iscrpan projekt »Žekić—Sinković«. Sama regulatorna osnova grada Zagreba usvojena je 1936. g. kojom je predviđeno odvajanje teretnog od putničkog prometa gradnjom istočne i južne obilazne pruge. (Vidi shemu u prilogu.) Protiv te regulatorne osnove, a naročito protiv uređenja željezničkog čvorišta, kako ga predviđa taj projekt, uslijedilo je niz prigovora. Osnovne prigovore iznio je, npr. g. inž. Ljubomir Peterčić u »Tehničkom listu« br. 19 i 20 iz 1937. Autor napominje, da se od 52 natjecatelja 28 držalo propozicija danih u natječaju, a 24 ih se nije držalo. Autor naglašava da željeznica mora shvatiti kako nije sama sebi svrhom, nego da je sredstvo općeg dobra pa je potrebno pažljivo odvagnuti sve činitelje, koji bi uslijed pogrešnog rješenja mogli biti štetni za pučanstvo, a u konkretnom slučaju za grad Zagreb.

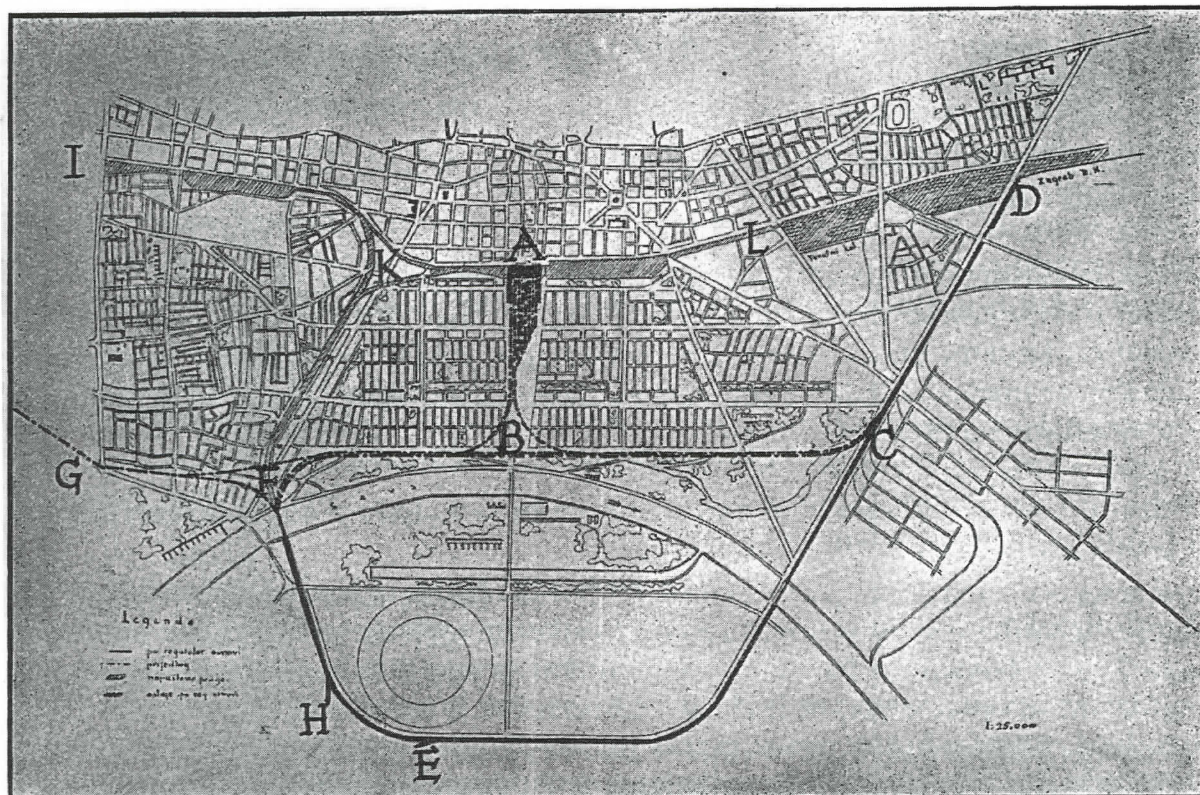
Ispravno rješenje željezničkog pitanja pretpostavlja koordinirani rad svih zainteresiranih faktora, u prvom redu željeznice i grada, a grad se ne bi smio uplitati kod stvaranja tako dalekosežnih odluka subjektivnom mišljenju pojedinaca, a na koje je možda utjecala i trenutno financijska situacija ili sitničavost, a možda i neupućenost ili što drugo.

Da rješenje željezničkoga prometnog čvorišta, a naročito zagrebačkog Glavnog kolodvora, kako je predviđeno regulatornom osnovom, ne odgovara interesima Zagreba, dokaz su prigovori stručnih i gradskih krugova koji se osobito dižu u posljednje vrijeme. Samo pogled na željezničku mrežu dokazuju da su prigovori na mjestu, jer se grad Zagreb razvio potpuno neprirodno u smjeru istok—zapad, a zapreka njegovom prirodnom razvoju prema Savi bili su željeznička pruga i neregulirani tok rijeke Save.



Zadržavanjem kolodvora na današenjem mjestu u prolaznom obliku i njegovim dizanjem iznad cestovne mreže neće se ta barijera ukloniti, štoviše dobiva se u longitudinalnom smjeru tako reči od jednog do drugog kraja grada širok pojas zemljišta zaposjednutog kolosijecima te željezničkim napravama i uređajima, koji će unatoč nekim predviđenim podvožnjacima spriječiti razvijanje Zagreba prema Savi.

Prijedlog novoga smještaja Glavnog kolodvora



Skica A

Argument – lijep pogled na Savu

Takvo je rješenje željezničkog problema s urbanističkog gledišta teška povreda interesa grada Zagreba, jer onemogućava da se današnji centar grada prenese s Jelačićevog trga i srednje Ilice i preloži na drugo prikladnije mjesto.

Argumenti, da kolodvor mora ostati na današnjem mjestu jer je i u drugim gradovima kolodvor u centru, ili radi lijepog izgleda koji se pruža strancu kad dođe u Zagreb, nisu dovoljno jaki jer se taj centar i još ljepši pogled mogu stvoriti i na drugom mjestu i jer su ekonomsko-privredni interesi važniji od lijepog pogleda.

Sigurno je da jedan takav radikalni zahvat znači prevrat, koji s gledišta nacionalnog gospodarstva može i duboko zadrijeti u život jednog grada. To bi prelaženje omogućilo produljenje ulice, koje danas vode ka kolodvoru, a naročito Zrinjevca i stvorilo organski povezanu cestovnu mrežu između starog i novog dijela grada te novog kolodvora, jer je izvan svake sumnje, da današnji pristupi ka Glavnom kolodvoru nisu idealno riješeni, a nakon gradnje projektiranih podvožnjaka bit će još gori.

Na tako sagrađenoj cestovnoj mreži dala bi se mogućnost gradnji novih hotela i trgovačkih lokala, a teren dobiven odstranjenjem željezničkih naprava mogao bi se djelomično upotrijebiti u građevinske svrhe, a djelomično za javne površine. S urbanističkog bi se, dakle, gledišta razvoj grada Zagreba imao svakako promijeniti – da se kolodvor i smjer povezane pruge izbace iz samog središta grada.

Rasprave o rješavanju zagrebačkog željezničkog čvorišta nastavljene su i dalje, pred sam rat, pa i poslije rata.

Vrlo interesantnu ideju o tomu iznio je g. inž. Slavko Mondecar, o čemu svjedoče napisi u »Hrvatskom dnevniku« 1939. i u »Zagrebu« 1939. i 1943. godine. U tim člancima iznijeta su u osnovi dva prijedloga, jedan da kolodvor ostane na sadašnjem mjestu, ali da se proteže u smjeru sjever—jug i drugi da se kolodvor premjesti preko Save.

Prema prvom prijedlogu (vidi skicu A) novi bi se kolodvor smjestio meridijalno u produljenju Trga kralja Tomislava.

Odatle teku kolosijeci ravno na jug do Save, B, gdje se pruge dijele na istok i zapad. Na istoku teče pruga C, gdje ulazi u prugu DE, koja je i dosadašnjom regulatornom osnovom predviđena, te kod točke D ulazi u već postojeći ranžirni kolodvor, odakle kreće izvan grada prema Dugom Selu, Bjelovaru, Osijeku, Beogradu, itd. Prema zapadu vodi pruga do F gdje se razgranjuje. Jedan ogranak

ide preko netom nosagrađenog mosta preko H u Sisak, odnosno Karlovac, Split, Sušak, a drugi vodi uz južnu periferiju Horvata G zatim Kustošije i Vrapča, gdje u pogodnom mjestu ulazi u stari kolosijek prema Zidanom Mostu i Varaždinu. Čitava stara, sada postojeća pruga iz 60-ih god. XIX. vijeka, dakle od Črnomerca I pa preko kolodvora Zagreb—Sava i takozvane Delte K i Botaničkog vrta i kolodvora Zagreb Glavni, do Heinzelove ulice L, otpala bi, a isto tako i postojeća pruga uz Savsku cestu od K do F. Sav bi golem prostor, dakle, sjeverno od poteza GFB i C bio potpuno oslobođen od transverzalne željezničke pruge i time omogućen neograničen razvoj grada do tik pred Savu. Teretni bi kolodvor (LD) ostao, i posluživao bi se s ranžirnog kolodvora, a pristupačan je s Heinzelove ulice.

Podjela na »grad« i »Trnje«

Iza te nove željezničke pruge (FBC) ostali bi samo projektirani parkovi, športska igrališta i obalna šetališta, kako je to predviđeno u dosadašnjoj regulatornoj osnovi, a nikako stambeni blokovi. Prednost tog prijedloga jest u tome, što regulatorni plan ne bi trebalo mijenjati što se tiče ulice i stambenih blokova, osim kod mjesta B, jer će tamo potrebni spojni lukovi zauzeti nešto više mjesta nego projektirani zeleni pojas. Isto će u Horvatima od F do G biti nekih manjih promjena iz analognih razloga.

Tim prijedlogom izgubio bi se zeleni pojas A i B, ali grad bi dobio naknadu za cijeli teritorij što ga danas zauzimaju oba postojeća kolodvora sa svim tamo nalazećim uređajima te sve njihove spojne pruge. Taj bi se prostor upotrijebio za urbanističke svrhe, gdje bi se uz ostalo, u parkovima mogle smjestiti sve njezine zgrade (muzeji, crkve, vijećnica, palača pravde, kazalište itd.), a koje su se imale graditi iza današnje nasipane pruge u Trnju, gdje bi bile gotovo nepristupačne. Dokle god stoji stara pruga, bit će sve sa sjeverne strane – »grad«, a s južne strane »Trnje«.

Ovim projektom, koji je ovdje djelimično prikazan, konačno su izbačene iz područja grada sve radionice, sav teretni promet, a razvitku grada daje se neviđen polet.

Još valja spomenuti, da je pruga i kolodvor, koji bi se sagradili potpuno neovisno o sadašnjem prometu u posve slobodnom terenu, zamišljeni na visini od 5 m nad današnjim terenom, dakle tzv. »Hoch-bahn«, da se već unaprijed za sve ulice istok-zapad, kojih trasa siječe nove kolosijeke, ugrađuju potrebiti podvožnjaci, tako da se nakon dovršenja tih naprava, oba prometa, tj. željeznički i cestovni, bez ikakve smetnje mogu jednostavno pustiti u promet.

Položajni nacrt kolodvora u Zagrebu

U svom drugom članku u časopisu »Zagreb« iz 1943. g. inž. Slavko Mondecar iznosi ideju o premještanju Glavnog kolodvora preko Save. Najosnovnije ideje iznijete u članku »Pitanje kolodvora u Zagrebu« sastojale bi se u sljedećem:

Glavni kolodvor – preko Save

Autor zastupa osnovno mišljenje da uslijed naglog razvoja Zagreba te njegove važnosti kao prometnog središta, sve predložene mjere nisu bile dovoljne. Valja omogućiti potpuno nesmetan razvoj Zagreba do Save, a to se može samo preloženjem, odnosno gradnjom posve novog osobnog glavnog kolodvora preko Save (vidi sliku). Ne smije se zavaravati, da će dizanje postojeće pruge i postojećeg kolodvora te gradnjom potrebnih podvožnjaka omogućiti nesmetan promet dijela grada južno od pruge. Sadašnje pruge i kolodvor, te druge željezničke ustanove zauzimaju u središtu grada pojas najskupljeg i za razvoj grada najpotrebnijeg, najboljeg zemljišta, koje bi se moglo upotrijebiti za gradnju svih u Zagrebu prijeko potrebnih javnih zgrada, za koje se sada govori, da ih valja sagraditi uz Varaždinsku ulicu (sada Avenija Vukovar) ili južno od nje. To su u prvom redu palača pravosuđa, gradska vijećnica, svi muzeji, za koje nemamo još vrijedne samostalne zgrade, galerije slika moderni umjetnički paviljon, drugo kazalište, modernu koncertnu dvoranu, javno zimsko kupalište itd. Sve bi se to moglo sagraditi na tom od željezničke pruge i njenih zgrada oslobođenom zemljištu. Time bi se dobila slobodna površina od oko 60 hektara.

Smještaj novog glavnog kolodvora preko Save traži pomicanja tamo zasnovane civilne zračne luke i eventualno savskog rukava, koji će služiti kao športsko

plivalište i za veslače. Ovaj projekt upotrebljava novi kolni i željeznički savski most, upotrebljava po središnjoj osnovi predviđen spoj kolodvora za razmještaj iza Maksimira u jugozapadnom smjeru prema Savi i preko nje novim željezničkim mostom, i što se predviđa spoj središta grada s novim kolnim mostom preko Save u produženju Zrinskog, Strossmayerovog i Tomislavovog trg prema jugu. Jedina promjena je na zapadu grada, gdje se veže željeznički most preko Save s ostalim dijelom pruge, ne uz Savsku cestu, već izravno dalje na zapad odmah iza Horvata, pa južno od novog spremišta cestovne željeznice sjeverozapadno prema Vrapču.

Sava - usred grada?

Na mogući prigovor da je kolodvor smješten predaleko od grada, autor napominje da je i prilikom gradnje sadašnjeg kolodvora bilo sličnih prigovora, budući da je sagrađen, za u ono vrijeme, na dalekoj periferiji. Gradnja kolodvora ubrzala je urbanizaciju i proširenje grada od Jelačićevog trga do same zgrade, pa bi se i sada imao dogoditi sličan proces.

Time bi se postiglo da rijeka Sava zbilja dođe u grad, odnosno da se grad proširi i preko Save i tako zasluži svoj pridjev da leži na Savi, što do sada nije slučaj.

Nov osobni glavni kolodvor bio bi smješten oko 1 km južno od Save, a položen u smjeru istok—zapad, a duljina bi mu bila oko 2,5 km, imao bi 6 otočnih perona s oko 10 kolosijeka, što bi potpuno odgovaralo potrebama. Za sada ne breba premještati kolodvor za razmještaj i novi teretni kolodvor u Heinzelovoj cesti, te carinska skladišta u Vodovodnoj ulici, jer bi se njima i dalje moglo koristiti. Kasnije kada se sva predviđena postrojenja urade i grad proširi na jug, trebat će i sve uređaje maknuti i smjestiti na druga prikladna mjesta, koja će se morati odrediti u sporazumu s mjerodavnim čimbenicima željeznice, grada i privrednih krugova. Za općinstvo bi bilo potrebno sagraditi još dva osobna kolodvora i to mjesna, jedan na istoku negdje iza Maksimira, a drugi na zapadu u blizini današnjeg novog spremišta cestovne željeznice na kraju ili produljenju Ozaljske ceste, koja bi ujedno poslužila kao prilaz tom kolodvoru. Glavni kolodvor bi stoga služio samo kao prilazni, za brze i ekspresne vlakove. Osobni vlakovi iz istočnog i zapadnog kolodvora kao izlazne točke, kretali bi se uvijek u protivnom smjeru preko glavnog kolodvora kao prolazni vlakovi, tako, da se omogući općinstvu, da iz svojih mjesnih kolodvora s osobnim vlakom, eventualno i s brzim, može krenuti i u smjeru protivne strane.

Mjesni auto-promet mora se staviti u najužu vezu s kolodvorom, a pošto će novi kolodvor biti u visini poprilici 6 m nad razinom gradskih cesta, moći će se i autobusni kolodvor smjestiti u prizemlju te velike zgrade, dakle pod krovom, a naći će se prostora i za potrebna spremišta za autobuse. Važno je da putnik, kada dolazi na kolodvor, ima odmah vezu u sva gradska područja, odnosno i u izvangradska, ukoliko ti dijelovi nisu izravno vezani željeznicom, pa stoga mora biti izlazna točka za sve autobusne pruge svakako sam glavni kolodvor.

Samoborska pruga morat će se prilagoditi toj novoj osnovi i biti priključena vjerojatno uz zapadni kolodvor, a vjerojatno i elektrificirana.

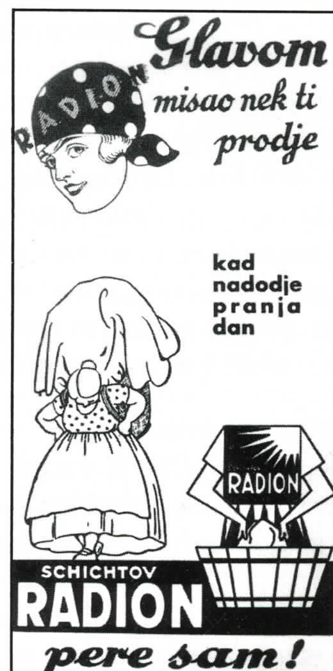
Ratna vremena prekinula su rasprave o daljnjem preuređenju kolodvora. Sam kolodvor nije pretrpio znatno oštećenje, budući da su se njime koristile nove vlasti. Time su rasprave o izloženim idejnim rješenjima, kao i rasprave vođene oko toga, odgođene za neka bolja vremena.

Uglavnom za ratne potrebe, 1944. sagrađen je ranžirni kolodvor u Vrapču, a i drugi kolosijek na pruzi Zagreb—Zidani Most.



»Trgovac« broj 78. Zagreb, 24. VII. 1920.
Čišćenje željezničkih vagona

Povodom opetovanih predstavki trgovačke i obrtničke komore zagrebačke izjavilo je ravnateljstvo državnih željeznica u Zagrebu, da mu je konačno uspjelo da nabavi ugljikov sulfid, koji je jedino sredstvo za uspješno tamanjenje gamadi, svakom putniku nažalost dobro poznate. Sad se najprije čiste garniture brzih vlakova, a zatim će doći na red svi ostali putujući vagoni. Sve dosele upotrebljene metode dezinfekcije karbolom formalinom i sličnim sredstvima, pokazale su se nedostatnim. No i otsele će održavanje čistoće biti otešćeno stoga, što ima premalo osobnih vagona i što za čišćenje treba svaki vagon četiri dana staviti izvan prometa. Ministarstvo saobraćaja kani uz to uvesti dezinfekciju putničkih vagona cijanovim vodikom, te će za to potrebne zgrade i uređaje oživotvoriti u Zagrebu; sve dotle pak će se dezinfekcija vršiti ugljikovim sulfidom.



»Željezničar« Glasilo savezna željenzičara SHS – 1919. broj 14 od 24.5.

Kolodvorske restauracije

Već dulje vrijeme dolaze »Savezu željezničara SHS« od naših drugova i drugih osoba koji se u kolodvorskim restauracijama opskrbljuju, brojne pritužbe. Tuže se opskrbljenici, da dobivaju slabu hranu, tuži se putujuće općinstvo, da mu se zaračunavaju lihvarske cijene, a tuže se i g.g. restaurateri, da oni na željezničare »naplaćuju« da ne dobivaju ni brašna ni šećera od zadruge. Što se ovih pritužbi tiče, prve dvije su ispravne i istinite, a što se treće tiče na stvari je slijedeće:

Aprovizacija željezničara koja je prije nabavljala živežna sredstva, raspuštena je danom 10. IV. ove godine te konzumna zadruga od toga dana izdaje namirnice samo svojim članovima. Prije su kolodvorske restauracije preko aprovizacije željezničara mjesečno dobivale pola vagona brašna i šećera, što je uslijed velikih tužbi putujućeg općinstva vlada obustavila, te ga zadruga ne može izdavati.

Pravo na živežne namirnice imadu samo članovi zadruge, a veliki broj namještenika koji se u kolodvorskim restauracijama opskrbljuje, nije začlanjen, te prema tome restaurateri za njih od zadruge ne mogu ništa dobiti.

Glede ostalih tužbi, da se u kolodvorskim restauracijama i željezničare kao i putujuće općinstvo do krajnosti izrabljuje, trebala bi direkcija željeznice napraviti red. Restauracije na kolodvorima izdavaju se u zakup raznim špekulantima, koji se na teret putnika, kao i željenzičara, koji su prisiljeni tamo hraniti se, obogaćuju. Zašto se ovdje ne bi dalo provesti promijene, i tome stati na put. Zar ove restauracije željeznica ne bi mogla predati »Konzumno-produktivnoj zadruzi saveza željezničara SHS« u zakup, uz obavezu da se drži zajednički ustanovljenih cijena, te da time i željezničarima i putujućem općinstvu pomogne. Zadruga imade na svim stanicama, gdje ima restauracija, svoje podružnice, pa bi mogla u svakom pogledu udovoljavati zahtjevima, koji se u pogledu opskrbe na nju stavljaju. U tom bi pogledu sami željezničari koji u restauracijama žive morali pokrenuti akciju putem našeg Saveza, i zadruzi pribaviti pravo, da ona kolodvorske restauracije pruzme.

Zašto da se pojedinci koriste i bogate, kada bi to moglo koristiti cjelini članova zadruge i Saveza?

Iznašamo ovo u javnosti zato, da mjerodavni faktor stvar uzme u pretres, te da svojim namještenicima i putujućem općinstvu olakšaju stanje, a restauracijama podigne ugled, koji je pao na nivo zadnje izrabljivačke špelunke.

Željezničare pak pozivamo, da i oni ovu stvar prosude, i u vlastitom interesu ovako rješenje pospješe.

Zadrugar

Donašamo ovo, jer nam je dosta kasno stiglo, bez komentara, koga uostalom i ne treba, nu poželjno je sa time pozabaviti se jedino u onom pogledu, u kome se apelira na Savez da poduzme odnosne shodne korake. Od strane uredništva mora se istaći, da konzumna zadruga još nije podnijela Savezu sličan prijedlog, premda je kao stručnjak zvana da to učini.

Neka je zato ovaj apel zadrugara konzumne zadruge jedan zadatak istog, naime, da što skorije donese Savezu detailno obrazloženi priedlog a sa svojim mijenjem.

Uredništvo

»Trgovac« broj 80, Zagreb, 28. VII. 1920.
Rasvjeta željezničkih vagona

Na ponovnu žalbu trgovačke i obrtničke komore zagrebačke pomanjkanje rasvjete osobnih kola, odvratilo je ravnateljstvo državnih željeznica u Zagrebu, da u kolima osobnih vakova uvodi petrolejsku i uljnu rasvjetu, dok u kolima brzih vlakova već i sada rasvjetljuje plinskim svjetiljkama prema količini raspoloživog materijala. Do jeseni nastojat će ravnateljstvo, da osigura rasvjetu svih putničkih vagona.





»Trgovac« broj 94, 30. IX 1920
Brzi vlak Zagreb—Wien

Počam od subote dne 2. listopada vozit će brzi vlak Zagreb—Wien i Zagreb—Praha i to svaki utorak, četvrtak i subotu u 10 sati. Ovaj vlak imat će za Prag jedna spavaća kola, jedna Pullman kola I/II razred, jedna kola Pullman III razreda i jedna jedaća kola. Za Wien 4 Pullman kola I razreda. U Zagreb dolazit će obadva vlaka praški i bečki također zajedno i to svaku srijedu, petak i nedjelju u 18 sati i 30 časaka. Putnici se moraju za svako putovanje predbilježiti na južnom kolodvoru te mora sobom ponijeti i putnicu.

»Trgovac« Izvanstranački stručni list za trgovinu, obrt i industriju, broj 78, Zagreb, 24. VIII 1920.
Živežni vlakovi

Prehrana velikih gradova napose industrijski razvijenih u svako je doba svim modernim državama zadavala znatnih briga. Da se izbjegnu sve socijalne trzavice i obezbijedi ishrana pasivnih velegradova, u prvom je redu potrebna izdašna količina jeftine hrane. stoga su u bivšoj Austo-ugarskoj Beč, Budimpešta, Prag itd. opskrbljivani izranim živežnim vlakovima, koji su se sastajali iz samih teretnih vagona, u kojima se mogla pored putnika otpremiti i izvjesna količina živežnih namirnica, napase zaklane peradi, zelenila, povrća, masti, jaja itd. Ti su živežni vlakovi zvani »piličarski vlakovi« kretali iz velikih daljina, napose za Peštu čak iz Vojvodine, a za Beč iz Magjarske, Moravske itd., prikupljajući usput robu i prodavače tih namirnica.

No da ta prehrana bude aktivna, a jeftinoća omogućena, upotrebitelji tih vlakova plaćali su samo jedva polovinu obične cijene, jer se vlak zvao teretnim vlakom, iako je išao ubrzanim tempom kao brže teretni vlak.

Mi znademo vrlo dobro, da je ishrana naših glavnih centara vrlo neredovita, a uslijed povišenja tarifa vrlo skupa, a i živežne namirnice prolaze bar kod nas u Zagrebu od tada u sve manjoj količini na pijac, da je to jedna vrlo opasna pojava, mislim, da ne bi trebalo nikako, a najmanje opširno, dokazivati.

Želi li gospodin Heinzl svome gradu, kojem je slučaj prilika došao na čelo, dobro, on bi trebao bezodvlačno poduzeti korake u gornjem smislu, a naša mu je redakcija spremna u svako doba i savjetom i svim drugim kod ostvarenja te zamisli ići na ruku.

Ako nismo govorili gluhonjemima, vidjet će se u praksi čim se kompetentni faktori iz mrtvila probude. Samo ne odveč konferencije.

I. Franić P.



»Željezničar«, broj 11 od 1. X 1925.

Noćni doplatak za manevarsko osoblje

Kako je poznato ukinulo se je isplaćivanje noćnog doplatka svemu osoblju, koje ujedno ubire i kilometrinu. Sa članom 12 Pravilnika o sporednim prinadležnostima jasno stoji, da za teži noćni rad pripada i noćni doplatak saobraćajnom osoblju, što se ali u praksi nije provađalo.

Intervencija lokalnih meštara gospodina načelnika saobraćajnog odjeljenja i gospodina direktora uspjela je potpunoma. Gospodin direktor, uviđajući opravdanost molbe, a lično je imao mnogo prilika da se uvjeri o napornom radu manevarskog osoblja, odobrio je odmah zaračunavanje. Jedino isplata nije mogla još uslijediti pošto je ovomjesečni budžet saobraćajnog osoblja iscrpljen.



»Jutarnji list« od 22. VI 1937, strana 10

Kroz prozor vagona između Zagreba i Sušaka

O ambulantnim buffetima, birokraciji i mrtvim kapitalima naših turističkih krajeva

Zagreb, 21. VI

Turistička politika je prodavanje ljepote. Naravski na lijep način. Kupac ne smije ni osjetiti plaćanje, dapače mora biti oduševljen plaćanje. U tom je sve umijeće turističke politike. Turizam nije samo mehanika, težište njegovo je u psihologiji. a to se kod nas gotovo sasvim zaboravilo.

Ugođaj lijepe ugodnosti ovisi često o sitnicama. Dobra riječ, lijepa gesta tu su redovno odlučni. Pogotovo danas kad su se zahtjevi turističke publike povisili. I kad naš turizam sve više ovisi o publici s prilično visokim zahtjevima. Danas stranac već i kod nas traži prirodnu divlju romantiku kombiniranu s engleskim W. C. a od turizma već danas kroz nekolik mjeseci živi direktno ili indirektno preko jedan milijun duša našega naroda gotovo isključivo u t. zv. pasivnim krajevima. Neuspjeh turističke sezone može za njih značiti duge dane oskudice i glad. I zato su u turizmu važne mnoge svakidašnje sitnice; propuštene zgode u turizmu teško se dostižu.

Sitnice o kojima mnogo ovisi

Zagrebački kolodvor jedno je od najvažnijih raskršća za promet stranaca. Jadi njegovi su poznati – skromni kredit za njihovo riješenje ipak je tu, valjda će se stanje u dogledno vrijeme popraviti. ali i tu ima negativnih sitnica, za koje nisu potrebni nikakvi krediti, s malo dobre volje i umješnosti moguće ih je ukloniti. Na pr. tu su ambulatni buffeti, koji dočekuju svaki vlak. Stranac nas i po njima može krivo ocijeniti. Način kako su vodjeni, organizirani, snabdjeveni nezgodan je izlet u primitivno. Izbor jela i pića slab ili nikakav; obzir na formu i higijenu nepoznat; cijene međutim svaki kupac dugo ne će zaboraviti. A kako se s malo dobre volje ta važna institucija može voditi uzorno, služi primjerom ta buffetna služba na pr. u Srpskim Moravicama. Na Sušaku pak, jednom od najvažnijih ulaza stranaca na Jadran, takva je služba uopće nepoznata.

I ne smije se zaboraviti; prvi dojmovi koje stranac stiče u našoj zemlji često su odlučni za cijeli njegov boravak.

Što stranci hvale?

Da je prvi dojam strančev kapitalno važan svakako su spoznali vodiči prometne politike.

Na internacionalnim prugama našima stavljeni su ovih dana u promet novi vagoni.

I susret stranca s prometnim osobljem i te kako je važan za bilancu turističke politike. više nego igdje vrijedi tu pravilo da treba prave ljude postaviti na pravo mjesto. Na prugama, kojima se odvija glavni promet stranaca trebalo bi namjestiti najspremnije osoblje, po mogućnosti sa znanjem stranih jezika, izvježbati to osoblje u manirama, upoznti ga s navikama pojedinih narodnosti. Da na tom području katkad zataji pojedini službenik nije njegova krivica. Neznanje nije sramota, a sigurno ga ne bi bilo kad bi se vršilo tu sistemasko školovanje.

»Hrvatski dnevnik« broj 235 od 16. I 1937.

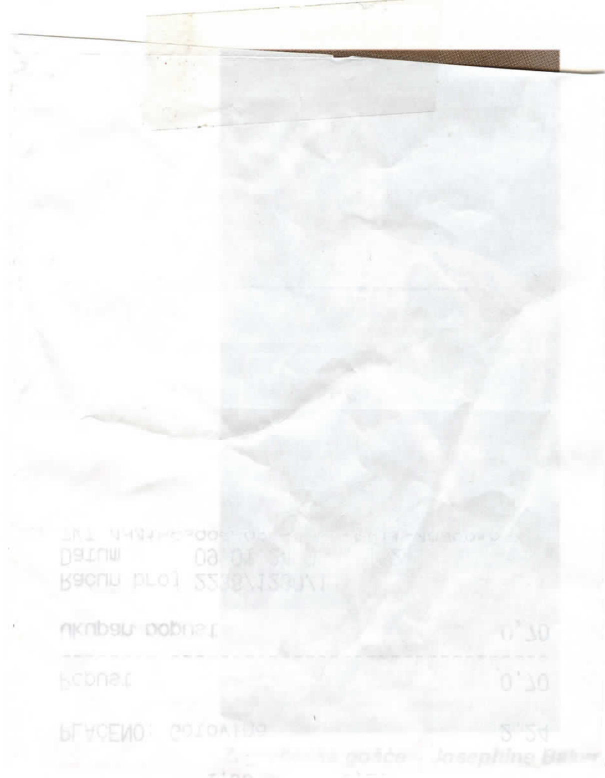
Oko dva milijuna putnika platilo je 38, 169.310 dinara za karte. Oko 700.000 vagona robe! – Kako će se preurediti kolodvor

Zagreb, 15. siječnja. Iz statističkih podataka vidimo da je promet na zagrebačkom kolodvoru koliko teretni toliko i osobni, jedan od najjačih u cijeloj državi. Na kolodvoru je namješteno 1.051 namještenik.

To su stalni namještenici bez čistilaca vagona, pruga itd. Osim toga ima još 103 stalna nosača. Prema podacima bilo je u prometu u 1936. godini na zagrebačkom kolodvoru 1.464 ekspresna

vlaka (simplon i Orijent-Express), 8.057 brzih vlakova 28.840 putnička vlaka, 2.196 mješovitih vlakova, 2.627 brzoteretnih vlakova, 14.237 teretnih vlakova sa 9.121 lokomotivskih i ostalih vlakova.

Prema tome ukupni broj vlakova u 1936. iznosi 65.542.





Ita Rina na kolodvoru

i Ita Rina

Najjače pruge bile su Gyekenyes—Zagreb, kojom prugom dolazi najveći broj stranaca turista i onih koji su proputovali kroz Zagreb, i to iz Austrije, Mađarske i drugih država. Poslije ove pruge dolaze pruge Zagreb—Sušak i Zagreb—Split.

Na zagrebačkom kolodvoru prodano je karata 1,556.300 što je donijelo prihod od 38,169.310 dinara.

Kod ovih može se mirne duše uzeti još 50 posto gore, i to iz slijedećih razloga: prema broju gore navedenih prodanih karata u broju nije unesen onaj broj putnika, koji kupuje povratne karte, zatim ljetne sezonske karte, koje se izdaju na temelju raznih povlastica.

Peronskih karata izdano je u prošloj godini 436.000.

Ako ove brojke sravnimo iz 1935. godine vidjet ćemo, da je u 1936. promet znatno pojačan.

U 1935. godini broj putnika, zapravo izdanih karata je 1.469.500, što je donijelo prihod od 33,811.200 dinara.

Broj peronskih karata u godini 1935. veći i iznosio je 462.150 komada.

Putnički promet u prošloj godini bio je najjači u mjesecu srpnju i kolovozu, u kojim je mjesecima bilo 200 do 400 vlakova više nego u ostalim mjesecima.

Napominjemo, da u ovim brojkama nije uvršten promet koji je imao »Putnik« u prošloj godini.

Svakome je poznato da mnogi i mnogi putnici uslijed mnogih prilika ili neprilika sjedne u vlak bez karte. U tom slučaju prisiljen je kupiti kartu od konduktera u vlaku. Isto tako imade slučajeva, gdje putnici kupe kartu do jednog stanovitog mjesta, ali poslije iz bilo kojeg razloga žele produžiti vožnju na toj pruzi. U tom slučaju također kupuju kartu od konduktera.

Promet ovih karata, koje su kupljene u vagonima i koje su naplaćene za daljnju vožnju iznosio je u prošloj godini 3.640.300 dinara.

Kod naplate ovih karata imadu kondukteri stanovit postotak. U 1935. bio je taj promet manji i iznosio je samo 3,088.200.

Teretni promet odvijao se ovako: istovareno je na zagrebačkom kolodvoru ukupno 78.022 vagona, a utovareno 33.593 vagona razne robe. Preko teretnog kolodvora stiglo je i otpremljeno preko 500.760 vagona robe.

U najskorije vrijeme pristupit će se preuređenju kolodvora. Izgradit će se podzemni hodnici do perona. Čekaonice će trebati proširiti. Kolodvor će se dignuti. ali kad bi se cio projekt preuređenja kolodvora izveo bilo bi potrebno 250 do 300 milijuna dinara.



Trg bana Jelačića oko 1935. godine

»Novosti« broj 314 iz 1938. god.

Velik napredak zagrebačkog sobraćaja

Prije rata imali smo u Zagrebu 100 fijakera i 3 taksametra, a danas imade samo 4 fijakera, 220 taksametara i 1200 privatnih automobila – Na zagrebačkom tramvaju prevezlo se u godini 1937 preko 43 milijuna putnika – Samoborac prevozi dnevno poprečno 1800 putnika

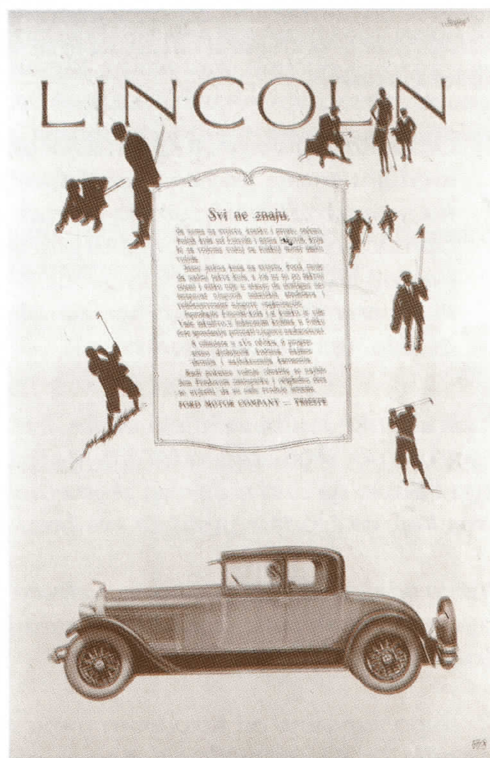
U Zagrebu, 14. novembra.

U dva navrata prikazali smo u našem listu razvitak našega grada u posljednjih dvadeset godina, obzirom na broj pučanstva, te razvitak obrta, trgovine i industrije. U današnjem članku htjeli bi prikazati razvoj prometa u Zagrebu, koji je obzirom na svoj veoma povoljan geografski položaj postao stjecište važnih željezničkih pruga i cesta, pa se tako razvio u jedan od centara saobraćaja Kraljevine Jugoslavije.

Godine 1912 otpremljeno je s glavnog kolodvora u Zagrebu 1,329,410 putnika, godine 1930 popeo se taj broj na 2,393,607 putnika.

Od toga vremena broj putnika otpremljenih sa glavnog kolodvora u Zagrebu varirao je od 1.300.000 do 1.900.000 ali godine 1937. opet se popeo na 2 milijuna putnika. U nekoliko članaka prošlih mjeseci mi smo tretirali pitanje izgradnje i modernizacije zagrebačkog glavnog kolodvora, koji je sagrađen godine 1892. Od toga vremena dobili smo podzemne tunele i djelomično uređenje perona, ali obzirom na drveno krovište i ostale neke izgradnje držimo, da je to samo provizorno riješenje modernizacije zagrebačkog kolodvora, koja je neophodno potrebna. Nije nezanimljivo ako istodobno promotrimo i broj putnika koji otprema lokalna željeznica Zagreb—Samobor. Godine 1912 od kada posjedujemo podatke bilo je otpremljeno na toj željeznici 109.294 putnika. Godine

1925. bilo je otpremljno s tom željeznicom 305.254 putnika. Godine 1930. i 1931. broj putnika je neznatno pao, a od godine 1932 počeo je rapidno rasti, svake godine za nekoliko desetaka hiljada putnika tako, da je godine 1937 malom samoborskom željeznicom bilo otpremljeno 560.320 putnika.



To znači, da samoborska željeznica preveze dnevno poprečno oko 1.800 putnika.

Autobusni saobraćaj u Zagrebu i broj autobusnih linija izvan Zagreba još uvijek su minimalni. Autobusni saobraćaj počeo se u Zagrebu razvijati tek poslije rata.

Metalurgija 1940. broj 11. Pregled štampe, Preneseno iz »Obzora«

Osnutak glavnog želejzničkog ravnateljstva u Zagrebu

Mjerodavni faktori banovine Hrvatske pokrenuli su akciju da se u sporazumu sa središnjom vladom osnuje u Zagrebu za područje Hrvatske glavno željezničko ravnateljstvo. Ova akcija motivira se stvarnim potrebama i stečenim iskustvom u pogledu organizacije željezničkog prometa na području banovine Hrvatske uopšte, a sezonske napose. Kadgod nastupa izvorna sezona šećerne repe, opskrba pasivnih krajeva žitaricama itd. nastaje osjetljivi nedostatak vagona, koji se dobrim delom ima pripisati nezgodnoj organizaciji raspodele teretnog voznog parka u glavnom ravnateljstvu u Beogradu, gde merodavni ne mogu imati onako tačan pregled potreba i zahteva privrede ovog područja. U današnjim prilikama se taj momenat osobito nepovoljno odrazuje radi pojačanog tranzita tako, da vlasti u Hrvatskoj nisu u stanju provesti pravodobnu opskrbu pojedinih krajeva i mesta potrebnom robom. Tako zapinje opskrba hrvatskih deficitarnih krajeva usprkos činjenici, da na primjer »Pogod« ima na utovarnim postajama kojih 1500 vagona hrane, dalje Zagreb osjeća nestašicu željeza i drugog građevinskog materijala, Primorje žita itd. Kad bi Zagreb dobio glavno željezničko ravnateljstvo za područje banovine Hrvatske s odgovarajućim delom voznog parka, jasno je da bi se trenutne teškoće ili prometni poremećaji brže dali ukloniti, pa ne bi bilo potrebno neke izuzetne mere i restrikcije na drugim sektorima prometa.

Nadati se da će inicijativa za osnivanje glavnog željezničkog ravnateljstva za banovinu Hrvatsku sa središtem u Zagrebu naći pravilno shvaćanje i biti što pre ostvarena.

»Zagreb«, 1943

Druge nove javne zgrade

Pošto će na sadašnjem željezničkom zemljištvu preostati mnogo slobodnog prostora i po dovršenju autostrade te obih sabirnih cesta to bi se na ovom razpoloživom zemljištu mogle izgraditi slijedeće javne zgrade:

1. *Gradsko poglavastvo koje u svim gradovima obično leži u najstarijem, dakle i najprometnijem središtu grada, kao kod nas Jelačićev trg. I baš na Jelačićevom trgu bila je god. 1925. prilika, da se sagradi nova zgrada gradskog poglavarstva na mjestu stare bolnice milosrdne braće. Upravo neoprostiva pogrješka je učinjena, da grad nije primio ponudu amerikanskog poduzeća, da ono sagradi na ovom mjestu 24-spratnu zgradu, ovu eksploatira kroz 15 godina nakon kojeg vremena bi se čitava zgrada bila predala gradu bezplatno u dobrom stanju, a to bi bilo upravo ove godine.*

Pa kada nije sudbina htjela ovdje, treba odmah poduzeti sve, da dođe gradsko poglavarstvo u novo buduće središte grada, a to je sredina produženog i današnjeg Zrinjevca između Jelačićevog trga i Save, ujedno najvećeg prometnog čvorišta, a to je južno od današnjeg glavnog kolodvora, kroz koje će čvorište prolaziti sve buduće glavne ceste i njihova produženja na sve strane.

Južno od današnjeg glavnog kolodvora preko autostrade je kao stvoreno mjesto za poglavarstvo, koje treba postepeno izgraditi u 3 zgrade poput hotela Esplanade ili suzora u kvadrat, jednu kraj druge i to:

1. *Jugo-zapadno od kolodvora treba da dođe glavna upravna zgrada gradskog poglavarstva, gdje bi se smjestili svi danas razštrkani gradski uredi, odsjeci i ustanove, zajedno sa načelnikovim uredom.*

2. *Jugoistočno od kolodvora dakle preko od današnje kolodvorske pošte, treba sagraditi drugu zgradu uredovnice gradskih poduzeća vodovoda, plina, elektike, tramvaja, vatrogastva, štedionice, gradski porezni ured, blagajna itd.*

3. *Južno od kolodvora treba izgraditi treću zgradu glavnu reprezentativnu gradsku viećnicu sa velikom dvoranom, viećnicom, knjižnicom, modernom galerijom, gradskim muzejom, gradskim arhivom, svečanom dvoranom i načelnikovim prostorijama za primanja, sobe za ukonačivanje visokih gostiju tid. U sredinu bi došao visoki toranj za vatrogasnu stražu i kao vidikovac na grad na sve strane.*

Stare sadašnje zgrade gradske, mogle bi se prodati, da se namaknu potrebita sredstva za novogradnje, koje bi se izvađale redom jedna za drugom. Obzirom na dobra mjesta na kojima se sada nalaze stare zgrade, dobilo bi se sredstava za staru sadanju kubaturu barem dvostruku novu. U stare zgrade gornjeg grada, treba da dođu razni muzeji i uredi državni, koji nemaju posla sa strankama.

Oko novih zgrada poglavarstva parkirao bi se prostor, providio klupama i cestama na sve 4 strane za jednosmjernu vožnju. Zgrade bi bile povezane u I. katu međusobno sa mostom, a glavna fronta gledala bi prema jugu.

Sa ovom zgradom, započeo bi čitav niz javnih zgrada u produženom Zrinjevcu, koji bi onda završio preko Save sa velikim trgom i glavnim južnim reprezentativnim kolodvorom, koji

je inače bio predviđen osnovom na mjestu ovog gradskog poglavarstva, dakle velika razlika u razporedu zgrada.

2. *Tehničke stručne škole (XIX i XX) kao Srednja tehnička škola, Viša i niža obrtna škola, Podkivačka škola, Šegrtska škola, razne druge stručne škole te građanska škola mogu se smjestiti na zemljište radione, strojarnice i ložione današnje, gdje imade dovoljno prostora za sve te zgrade i njihove internate. Svi mogu imati praktičnu obuku u državnoj radioni samovoza, u kojoj se mogu izrađivati i razni dielovi stanbenih zgrada stanbene građevne zadruge N. D. H, naročito svi dielovi iz kovina.*

Uz autostradu mogu se upotriebiti i već postojeće paralelne ulice, pa će se time dobiti uzduž autostrade još više prostora za javne zgrade, jer bi odpale rečene nove sabirne ceste.



Glavni kolodvor oko 1920. godine

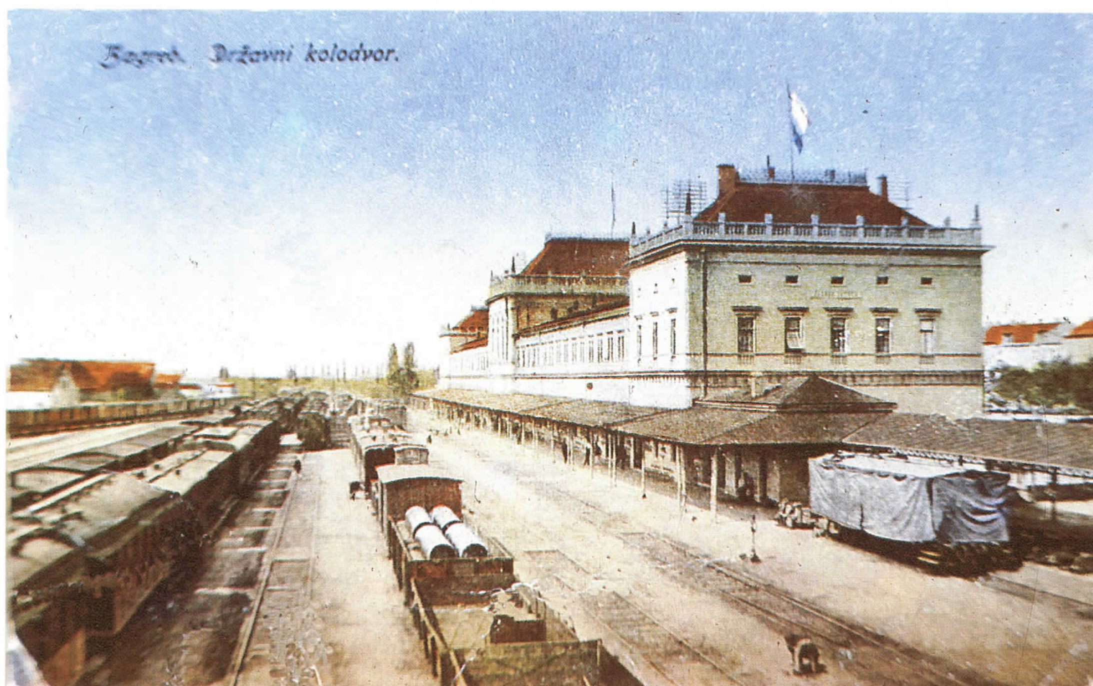
Zgrada stare pošte i peroni Glavnog kolodvora 1920. godine





Zagrebački Glavni kolodvor zimi

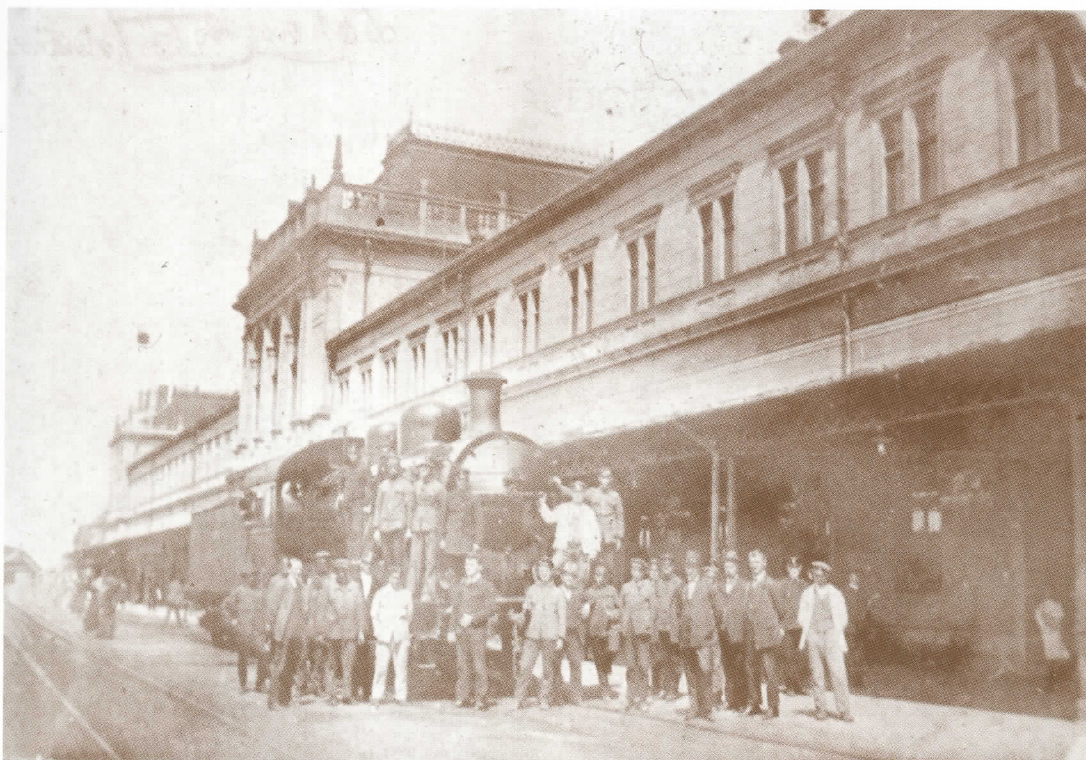




Glavni kolodvor između dva rata

Pogled na pješački nadvožnjak

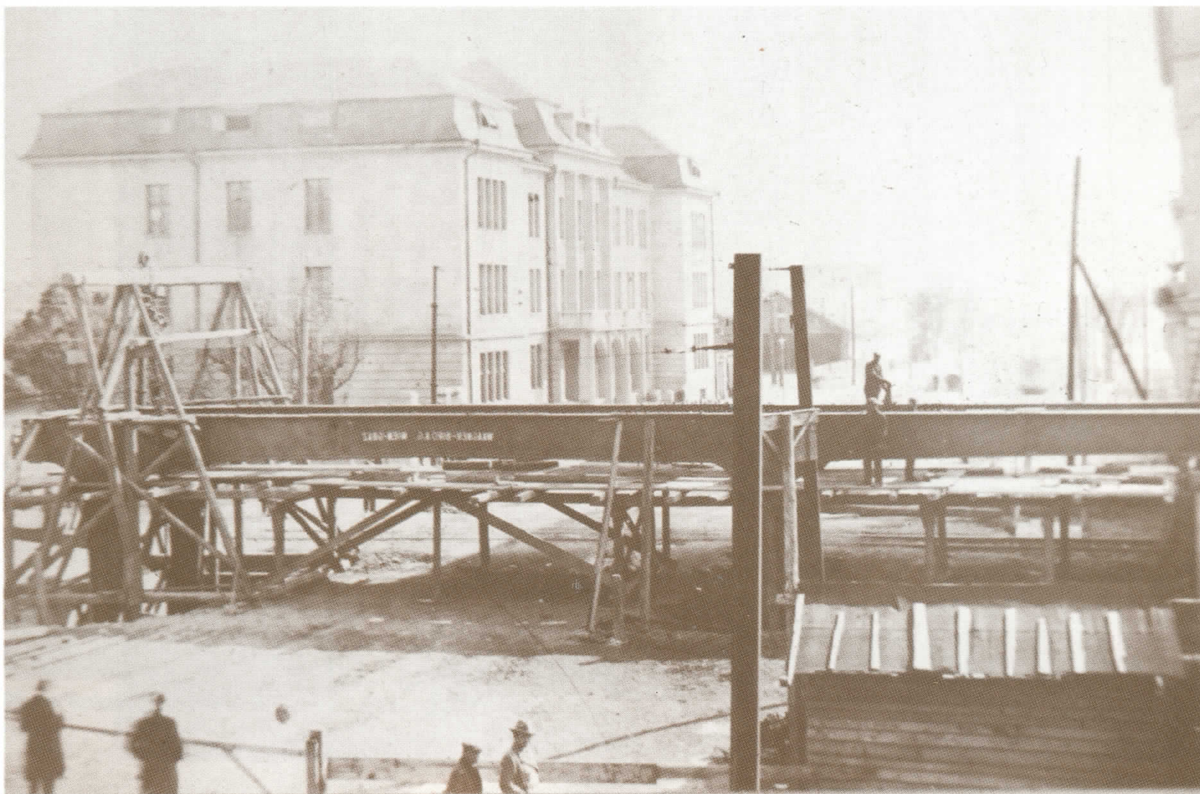




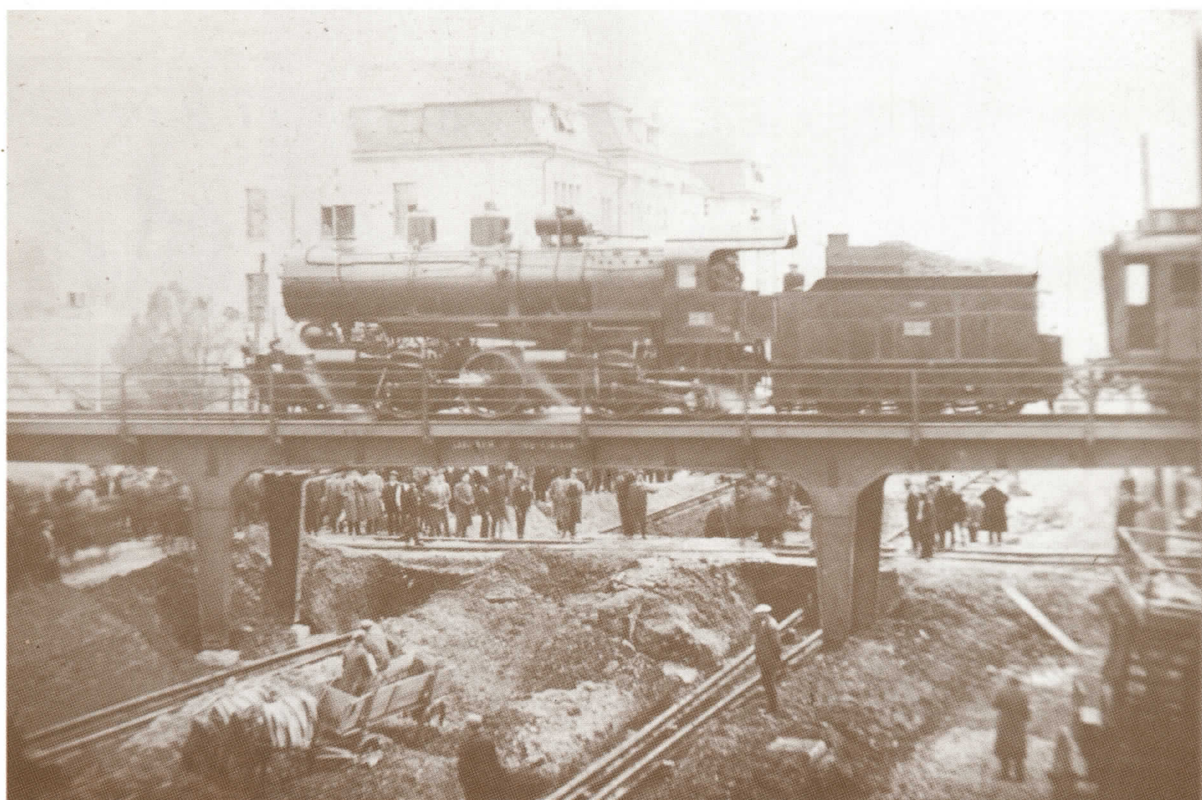
Zagrebački Glavni kolodvor 1923. godine



Doček Stjepana Radića na Glavnom kolodvoru 1928. godine



Izgradnja željezničkog nadvožnjaka na Savskoj cesti 1932. godine





Skauti na zagrebačkom Glavnom kolodvoru između dva rata



Starčevićev trg tridesetih godina

RAZDOBLJE REVITALIZACIJE I NORMALIZACIJE PROMETA

Maja Horvatović





RAZDOBLJE REVITALIZACIJE I NORMALIZACIJE PROMETA

Razdoblje neposredno nakon drugoga svjetskog rata glede stanja uređaja i objekata Glavnog kolodvora, može se oslikati kao razdoblje radova koji su se obavljali kako bi se u što kraćem vremenskom roku revitalizirao i normalizirao putnički promet. Naime, svakodnevni život je usprkos ratnim razaranjima već u prvim danima mira nametnuo potrebu vraćanja putničkoga prometa u svakodnevnu kolotečinu.

Dok je na pruzi Zagreb – Beograd bilo porušeno oko 80 posto pruge i svi mostovi, na području Direkcije Zagreb nije bilo uništenih kolodvora tako da je sa samoga Glavnog kolodvora promet mogao odmah krenuti. Uz izuzetne napore porušene pruge i uređaji su popravljeni tako da je prvi važniji poslijeratni događaj vezan uz Glavni kolodvor upravo kretanje prvoga putničkog vlaka prema Beogradu u lipnju 1945. godine. Već u srpnju iste godine počeli su redovito voziti s Glavnoga kolodvora do Zemuna dnevni motorni vlakovi koji su prevozili poštu, novine i kurire.

Zbog lakšega odvijanja prometa na Glavnome kolodvoru godine 1947. dovršena je montaža novoga elektrodinamičnog sigurnosnog uređaja. U svrhu prostornog proširenja, tj. da bi se lakše odvijao promet prema Koprivnici i Osijeku te Beogradu preko Dugoga Sela godine 1949. srušena je stara poštanska zgrada između prijemne i nove zgrade Pošte, jer bilo je planirano proširenje prijemne zgrade do kojega nikada nije došlo.

Također, da bi se zbog povećanih potreba kolodvora lakše riješio problem vožnje vlakova prema Koprivnici i Osijeku, 1952. sagrađen je šesti peron koji je prvotno bio samo izbetoniran, a tek kasnije i natkrit. Svakodnevne potrebe nametnule su i gradnju garažnih kolosijeka godine1956. na kojima su se garirali putnički vagoni.

Zbog povećanog opsega prijevoza prometu je godine 1959. predan i drugi kolosijek pruge od Glavnoga kolodvora do Dugoga Sela.

Iz svega spomenutoga dade se zaključiti da ranije poslijeratno razdoblje, koje je trajalo do 60-ih godina, karakteriziraju napori na revitalizaciji i normalizaciji prometa i gradnji uređaja i pruga neophodnih za lakše odvijanje povećanog opsega prometa.

Sve veće potrebe grada, koji se brojčano i prostorno svakodnevno širio, dovele su u nezavidan položaj željezničke uređaje u zagrebačkom čvorištu pa tako i na samome Glavnom kolodvoru jer zbog nemogućnosti da udovolje njegovim sve većim prijevozničkim potrebama postali su kočnica razvoja grada i privrede.

U ono je vrijeme željeznica za privredu bila pokretačka snaga razvoja tj. o željeznici je uvelike ovisio privredni razvoj grada. Upravo stoga razloga već krajem 50-ih i početkom 60-ih godina problematika željezničkog čvorišta pa tako i Glavnoga kolodvora počela se rješavati planski i sustavno.

Planski dokumenti obuhvaćali su gradnju novih pruga i modernizaciju postojećih ujedinjavanjem rada i elektrifikacijom te primjenom najsuvremenijih signalnih i telekomunikacijskih uređaja. U tu svrhu godine 1957. izrađen pretprojekt radova u zagrebačkog čvorišta u kojem je, između ostaloga, bila predviđena i gradnja novoga Glavnog kolodvora pomaknutog za 700 m istočnije.

U vrijeme kada je taj pretprojekt s primjedbama usvojen, Zagreb je imao oko 420.000 žitelja, a na Glavni kolodvor je dolazilo i odlazilo 88 pari putničkih vlakova. Nakon pretprojekta izrađen je i odobren od SIV-a godine 1961. »Program investicijske gradnje zagrebačkog čvorišta« kojim je bilo predviđeno odvajanje putničkoga od teretnog prometa na potezu od Sesveta do Zapadnog kolodvora, koncentracija ranžirnog i lokalnog rada te gradnja po etapama. Prema tome planu već nakon prve etape radova teretni promet nije trebao prolaziti kroz Glavni kolodvor već ga je imao obilaziti istočnom obilaznom vezom i postojećom prugom preko mosta na Savi.

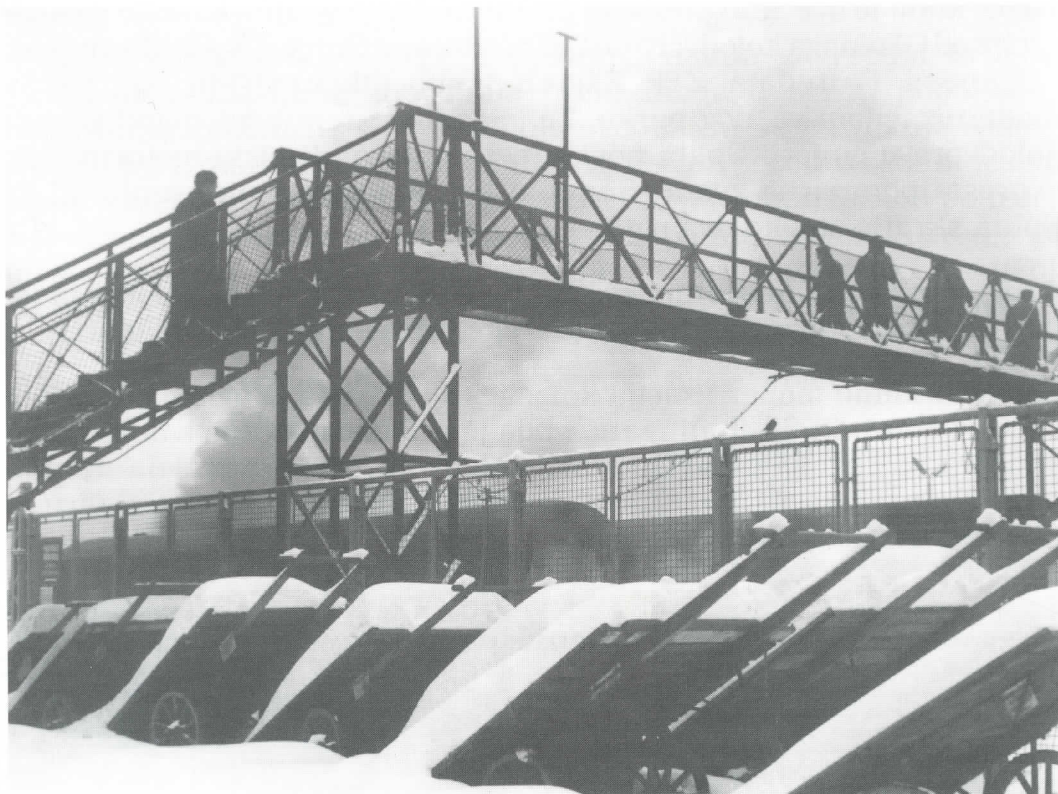
Kao što vidimo, na početku 60-ih godina rasterećenje Glavnoga kolodvora, tj. odvajanje putničkoga od teretnog prometa postao je imperativ razvoja i obje spomenute vrste prijevoza. Spomenuti »Pretprojekt« prvi je od niza dokumenata u poslijeratnom razdoblju s kojim je ŽTP Zagreb počeo sustavnije rješavati taj problem koji je predstavljao kočnicu daljnjeg razvoja željeznice.

Glavni kolodvor stalna zapreka razvoju grada

Usporedo s problemom prekapacitiranosti pruge i uređaja ponovno uskrsava problem lokacije a i neodgovarajućeg funkcioniranja Glavnoga kolodvora kao prepreke u povezivanju sjevernog i južnog dijela Zagreba osobito nakon što se južni dio grada počeo ubrzano uobličavati u urbanu sredinu logistički vezanu za stari sjeverni dio. Počinje se međusobno isprepletati dosadašnji problem nedovoljne prostranosti samoga kolodvora kao funkcionalne cjeline i problem njegove lokacije kao prepreke u komuniciranju s novim dijelovima grada.

Na problem lokacije Glavnoga kolodvora kao funkcionalne cjeline osvrnuo se i uvaženi nizozemski arhitekt g. J. B. Bakema prilikom svoga boravka u Zagrebu godine 1965. U razgovorima s novinarima obrazložio je način prerađivanja starih kolodvora u nove, dajući za primjer prerađene kolodvore u Amsterdamu i Utrechtu. Prema njegovu mišljenju valjalo je graditi novi južni kolodvor i to u tri razine. Na prvoj bi bilo parkiralište automobila, na drugoj kolosijeci električne željeznice dok bi treću razinu zauzimali prostori za uslužne djelatnosti kao što su restauranti i prodavaonice. Smatrao je da sadašnju kolodvorsku zgradu ne

treba rušiti nego iz budućega južnog kolodvora jednostavno pružiti jedno krilo prema sadašnjoj zgradi i na taj način integrirati u budući kolodvor. Po njegovu mišljenju, s obzirom da postojeća zgrada ima izrazit lik, valjalo bi u nju smjestiti restaurant i prodavaonice, a možda urediti i stalnu izložbu razvoja željezničkog prometa.



Problem povezanosti dvaju dijelova grada bio je do tada riješen pješačkim nathodnikom preko kolodvora s njegove istočne strane kod zgrade Pošte II koji je 1969. zbog radova na elektrifikaciji Glavnoga kolodvora bio dignut za metar višu razinu od dotadašnjega. Već onda se znalo da je to samo privremeno rješenje jer u planu je bila gradnja pješačkog pothodnika na zapadnoj strani kolodvora. Zbog narušavanja sigurnosti prometa i pješaka nathodnik je srušen u drugoj polovini sedamdesetih.

Razdoblje modernizacije kolosijeka i uređaja Glavnog kolodvora

Zbog razvoja grada i sve većih potreba za prijevoznim uslugama modernizacija Glavnog kolodvora, »uskoga grla« prometa, postala je prioritetna. Koncem godine 1965. dovršeni su prvi radovi na modernizaciji kapaciteta Glavnoga kolodvora. Obuhvaćali su rekonstrukciju 4. i 5. perona poradi dovršenja elektrifikacije riječke pruge istosmjernim sustavom koja je predana prometu godine 1966. U rujnu 1969. završeni su radovi na produljenju 2. i 3. kolosijeka, montaži novih skretnica, graničnih putokaznih signala i rasvjete. Ovim radovima

povećane su mogućnosti prijevoza i otprema vlakova i manevarskog rada. Opsežniji radovi na elektrifikaciji Glavnoga kolodvora, tj. na montaži kontaktne mreže započeli su u listopadu 1969. godine. Između prvoga i drugoga kolosijeka postavljeni su nosači. Inače, elektrifikacija pruge Zagreb – Tovarnik prema Beogradu, tj. jugoistoku monofaznim sustavom 25 kv 50 Hz dovršena je krajem 1970. kada je svečano predana prometu. Dvije godine kasnije elektrificirana je pruga od Glavnoga kolodvora do Siska odnosno Sunje. Usporedo s modernizacijom kolosijeka i uređaja ŽTP Zagreb je početkom 70-ih, tj. 1973, počeo s modernizacijom voznog parka. Te je godine krenuo sa zagrebačkoga Glavnog kolodvora u smjeru Splita novi superkomforni dizelski motorni vlak »Marjan-express« popularno zvani »francuz« koji je vrijeme putovanja od Zagreba do Splita skratio za oko dva sata.

Drugom polovinom sedamdesetih, tj. 1977. s Glavnoga kolodvora krenuli su i prvi elektromotorni vlakovi madžarske proizvodnje, tzv. »mađarci«.

Kao što vidimo modernizacija kolosijeka i uređaja Glavnoga kolodvora tekla je počevši od ranih 60-ih ubrzano i bila je prilično opsežna s obzirom na već tada skučene funkcionalne mogućnosti kolodvora. Može se reći da su radovi u ovom poslijeratnom razdoblju slijedili zahtjeve modernizacije u okviru postojećih, doduše ograničenih, mogućnosti.

Sva preuređenja zgrade – ograničena prostornim mogućnostima

Modernizacija same zgrade i ostalih objekata na prostoru kolodvora nije tempom i opsežnošću slijedila spomenute radove. Glavni razlozi tome bili su prostorna skučenost kolodvorskog područja i same zgrade, a i lokacija kolodvora koja je u to vrijeme postala ozbiljna zapreka funkcionalnom povezivanju starog i novog sad već dobrano razvijenog južnog dijela grada.

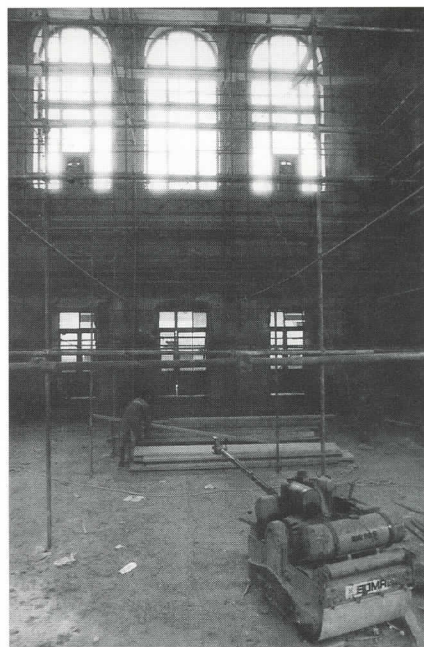


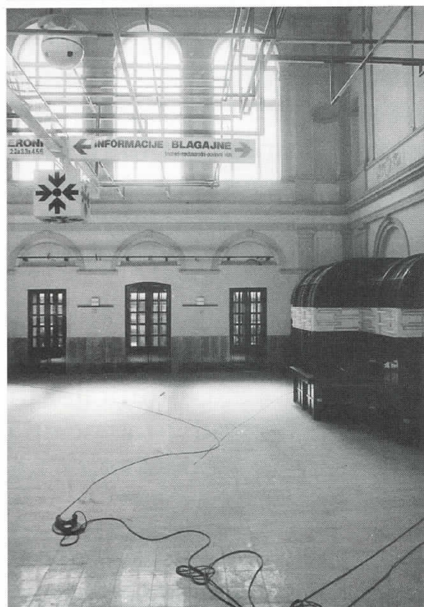
U tu svrhu sagrađen je pothodnik na zapadnoj strani kolodvorske zgrade, koji je 1974. otvoren za pješake i tom prilikom u okviru postojećih mogućnosti djelomično je rekonstruirana i zapadna kolosiječna veza. Sve do današnjih dana taj pothodnik je uz prolaz ispod pruge u Runjaninovoj ostao jedina pješačka veza između sjevernog i južnog dijela kolodvora, dok je cestovna veza Miramarski podvožnjak.

Na samoj zgradi kolodvora i okolnom prostoru nakon završetka drugoga svjetskog rata nisu obavljana značajnija preuređenja u svrhu poboljšanja prostornosti i funkcionalnosti. Sva uređenja svodila su se na manje radove, uglavnom estetske. Urbanistički zavod grada Zagreba na početku sedamdesetih godina izradio je detaljni urbanistički plan centra koji je obuhvaćao i područje Glavnog kolodvora. Studirane su tri lokacije i to zapadna, istočna i središnja. Naknadno se odustalo od mijenjanja lokacije, tj. prihvaćena je središnja lokacija. U okviru toga plana i idejno rješenje preuređenja zgrade izradio je Arhitektonski biro »Centar 51« 1971. godine, revizijska komisija ŽTP-a Zagreb usvojila ga je 1972. godine. Kasnije na osnovi toga projekta izrađena je Alternativa 1 i Alternativa 2.

Radovi na preuređenju vestibila 1987. godine









Sve u svemu studirane su komparativne prednosti obje alternative i na kraju je odlučeno da se prihvati Alternativa 2 i djelomično Alternativa 1 jer pruža mogućnost povezivanja sjeverne i južne gradske sredine ispod središnjeg vestibila. Prema tom idejnom rješenju bila su predviđena gradnja podruma i pothodnika te opsežno preuređenje unutrašnjosti kolodvorske zgrade i prenamjena poslovnih u putničke prostorije.

Nakon dugotrajnih i opsežnih razmatranja i polemika od svega toga se uoči Univerzijade odustalo uglavnom zbog nedostatka novca.

Prvi veći radovi obavljeni su godine 1981. kada je obnovljena fasada s unutarnje strane zgrade, rekonstrukcija prvoga perona, stavljanje novih reklama i ploča s raznim obavijestima. Zgrada Glavnoga kolodvora obnovila je temeljitije svoje unutarnje ruho godine 1984. uoči Olimpijade u Sarajevu. Te godine su obnovljena četiri kolosijeka, čime je povećana sigurnost prometa i izbjegnuto je zadržavanje vode na kolosijecima jer je drenaža propisno ugrađena.

Rekonstrukciji unutrašnjosti zgrade prišlo se tek 1987. uoči početka Univerzijade, kada su oko toga vremena napravljena mnoga idejna rješenja.

Posljednje preuređenje – prva od etapa u planovima funkcionalnog uređenja

Spomenuti projekti su revidirani i znatno reducirani tako da su se svi planirani radovi sveli na preuređenje prizemlja same zgrade. Preuređena su oba krila zgrade, blagajne prvog i drugog razreda dobile su nove lokacije (u nekadašnjim čekaonicama). Preuređen je i vestibil, i estetski i funkcionalno. Uređen je novi informacijski pult, sanitarne prostorije, restaurant, prostorije Agencije Croatia-express, carina.

U svim prostorima i na peronima postavljeni su teleindikatori, nove elektroničke ploče s rasporedom odlaska i dolaska vlakova i novi piktogram. Nažalost, u zapadnom dijelu zgrade, u kojemu je garderoba, obavljeni su radovi u svrhu estetskog ali ne i funkcionalnog poboljšanja. Sama prostorija garderobe ne samo što je ostala na istome mjestu već njena unutrašnjost zajedno s uređajima nije dirana takoreći od izgradnje kolodvora. Naknadno je u zapadnom vestibilu, kroz koji se dolazi do garderobe, 1991. uređena improvizirana čekaonica za putnike EC-vlaka »Mimara«. Na zapadnoj strani zgrade uređeno je i parkiralište. Planirano je da se zapadni dio potpuno preuredi i rekonstruira u okviru uređenja Glavnoga kolodvora do 1994. godine.

Te iste 1987. sagrađena je i zgrada nove postavnice u Branimirovoj ulici, no do današnjega dana ona nije u funkciji jer nisu zbog nedostatka financijskih sredstava ugrađeni uređaji za tehničko osiguranje Glavnoga kolodvora već se i dalje prometom upravlja uređajima sagrađenim prije rata na postavnici na zapadnoj strani kolodvora.

Sadašnje stanje u zgradi rezultat je niza improvizacija koje je nametala potreba opsluživanja putnika zbog čega su u velikoj mjeri obezvrijeđene spomeničke

osobine. Posljednje preuređenje od kojega se mnogo očekivalo nije riješilo mnoge funkcionalne probleme zbog čega se ono može smatrati samo početnom etapom u temeljitom preuređenju zgrade Glavnoga kolodvora i njena okoliša u kojemu se valja riješiti dosadašnje prakse improviziranja »na duže vrijeme« jer takvi troškovi mogu često puta nadilaziti troškove trajnih radova, a rezultati su nerazmjerni utrošenim sredstvima.

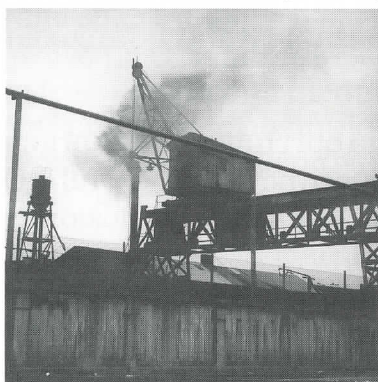
Glavni kolodvor danas

Zagrebački Glavni kolodvor je uz ostale zagrebačke prometne terminale, značajno stjecište longitudinalnih i transverzalnih smjerova. Upravo preko Zagreba vode najkraći putovi iz srednje, zapadne i istočne Europe prema Jadranu odnosno iz zapadnoeuropskih zemalja prema jugoistoku Europe. Upravo stoga razloga preko Glavnoga kolodvora su usmjereni svi najvažniji tijekovi robnih i putničkih prijevoza te osnovna strujanja domaćeg i inozemnog turističkog prometa i u novije vrijeme sve je veća potreba za razvojem prigradskog prometa.

Glavni kolodvor je najveći kolodvor u Hrvatskoj te uz autobusni kolodvor i aerodrom predstavlja glavna prometna vrata ne samo Zagreba već i čitave Hrvatske.

Svakodnevno u kolodvor dolazi 135, a otprema se 138 putničkih vlakova od kojih je za većinu Glavni kolodvor početna ili krajnja točka putovanja. Krajem osamdesetih godina, uoči početka rata u Hrvatskoj, s Glavnoga kolodvora je godišnje otpremano od 4 do 4,5 milijuna, a otprilike isto toliko ih i dođe što u prosjeku iznosi oko 12.000 putnika dnevno. Za teretni je promet to uglavnom tranzitni kolodvor kroz koji prođe prosječno dnevno 37 teretnih i 12 lokomotivnih vlakova (podaci iz mirnodopskih vremena).

Kolodvor je stjecište pruga iz četiriju osnovnih smjerova, a u njega ulaze sa zapadne strane iz smjera Dobove, Rijeke i Siska a s istočne strane iz smjera Dugog Sela kao dvije jednokolosiječne pruge.



Osim sadržaja koji su direktno u funkciji prijema i otpreme putnika, u kolodvoru su smješteni prateći sadržaji kao što su depo za lokomotive, radionice za

popravak i održavanje vagona, prostor za čišćenje i njegu vagona, garažni kolosijeci, skladište ekspresne robe, a s južne strane kolodvora nalazi se i Radionica za proizvodnju i održavanje željezničkih vozila »Janko Gredelj«. Svim navedenim sadržajima nije mjesto na Glavnom kolodvoru jer znatno otežavaju rad u prostornom i organizacijskom pogledu no za sada su planovi za njihovo izmještanje ne tako bliska budućnost.

U ovome dijelu posebna pažnja bit će poklonjena upravo kolodvorskim uređajima i kolosijecima jer oni su bit funkcije Glavnoga kolodvora dok je samo zgrada njegov sastavni ali ne i najvažniji dio.



Kolosiječni i ostali uređaji Glavnoga kolodvora smješteni su u samom centru grada od prolaza ispod pruge u Runjaninovoj ulici do podvožnjaka na Strojarskoj cesti otprilike u duljini od 1,7 km iako je u prometno-tehnološkom smislu kolodvor dulji. Na spomenutom prostoru kolodvorski uređaji zauzimaju površinu od 18,2 hektara površine (bez »Grabe« i »Janka Gredelja«) širina kolodvorskog pojasa je različita – od 73 m kod prolaza Runjaninove ulice do svega 31 m na Miramarskom nadvožnjaku da bi kod ulaza u Grabu (»Janko Gredelj«) iznosila čak 196 m.

Kolodvor je za potrebe putničkoga prometa opremljen sa pet prijemno-otpremnih prolaznih kolosijeka podijeljenih u dvije grupe te pet čeonih. Ostali kolosijeci služe kao skladišni, garažni i manevarski. Kompleks tzv. ložionice čini izdvojenu cjelinu.

Budući da zagrebačko čvorište nema posebnoga tehničkog kolodvora, svi poslovi te vrste za sada se obavljaju na Glavnom kolodvoru. Upravo stoga razloga aktivnosti vezane uz pripremu putničkih vagona na ovom prostoru opterećuju postojeće kapacitete i smanjuju njihovu raspoloživost kroz zauzeće kolosijeka i manevarske vožnje.

Za sam prijem i otpremu putnika u kolodvoru postoji ukupno šest perona od toga dva otočna koji su s prvim peronom povezani pješačkim pothodnikom. Budući da se na postojećim natkrivenim peronima prijem i otprema putnika ne mogu odvijati na zadovoljavajući način, upotrebljavaju se i produženi natkriveni A-peroni. Oni su i fizički odijeljeni kućicama za dizala iz poštanskog pothodnika od osnovnih perona zbog čega prolaz putnika, posebice u vršnim danima, zna biti vrlo otežan. Zbog velike udaljenosti od međuperonskog pješačkog pothodnika putnici s ovih perona često puta, da bi skratili put izlaska s kolodvora, prelaze preko kolosijeka i skretničkih veza izlažući se tako životnoj opasnosti.

Rad na kolodvoru se regulira s postavnice među kolosijecima na zapadnoj strani kolodvora na kojoj su sigurnosno-signalni uređaji ugrađeni još davne 1941. godine. Opremanje zgrade nove postavnice u Branimirovoj ulici suvremenim uređajima uvelike bi olakšalo funkcioniranje kolodvora, a i povećalo bi sigurnost otpreme i prijema putnika.

Iz svega spomenutoga dade se zaključiti da je na današnjem prostoru kolodvora i postojećim kolosiječnim kapacitetima rad dosta ograničen i da će za kraće vrijeme povećanja kolosiječnih kapaciteta postati prijeka potreba. Također, neophodno je otvaranje kolodvora prema jugu za potrebe putnika. Ovaj pothvat omogućit će znatnije rekonstrukcije kolodvorskih postrojenja i povećanja kapaciteta za oko 100 posto. Spomenuta preuređenja omogućila bi i veće uključivanje željeznice u prigradski promet, povećanje prijevoza ostalim vrstama vlakova, njihovu veću redovitost i, ukupno gledajući, kvalitetniju trajniju uslugu, što bi imao biti ne samo interes željeznice već i ostalih društveno-političkih struktura.

Osvrt unatrag s pogledom u budućnost

Bez obzira na funkcionalne, estetske i prostorne nedostatnosti zagrebački Glavni kolodvor je od završetka drugoga svjetskog rata do danas bio i ostao najreprezentativniji hrvatski kolodvor. Desetljećima je sačekivao i ispraćao mnoge strane i domaće ličnosti iz kulturnog i političkog života i mnogobrojne inozemne i tuzemne putnike, a bio je i stjecište raznolikih važnih događanja od kojih se nekih sjećamo rado, a nekih nerado.

Jedan od potonjih bila je i teška željeznička nesreća koja se zbila 30. kolovoza 1974. godine upravo na Glavnome kolodvoru. Zbog neprilagođene brzine, došlo je do izlijetanja s tračnica vagona međunarodnog vlaka koji je vozio od Beograda prema Münchenu pri čemu je poginulo preko 120 putnika. U toj nesreći osoblje Glavnoga kolodvora svojom ekspeditivnošću, solidarnošću pokazalo se doraslim obavljanju i takvih najtežih i najmučnijih zadaća.

Rado se sjećamo svih novih modernih vlakova koji su na prve vožnje kretali upravo s Glavnog kolodvora. Oduvijek je Glavni kolodvor za Hrvatsku bio »prozor u svijet«, a za pristigle putnike »prozor u Hrvatsku«, ogledalo kojega smo se ponekad stidili i uglavnom ponosili sa njime. Nepobitna je činjenica da je usprkos funkcionalnim teškoćama, velikom značenju kolodvora upravo doprinio njegov izuzetno povoljan smještaj u samome centru grada i neposredna blizina svih vrsta gradskoga prijevoza koje ga izuzetno dobro povezuju s užim i širim

područjem Zagreba. Za putnika namjernika ovaj kolodvor je na idealnom mjestu jer mu je sve nadohvat ruke i jer na samome kolodvoru osjeća »bilo« grada. Za urbaniste, arhitekte, građevinare i željezničke tehnologe on je bio i ostao veliki izazov jer do današnjih dana nisu potpuno usuglasili svoja razmišljanja o prednostima i lošim stranama njegova smještaja. Činjenica je da svojom duljinom od 1,7 km predstavlja fizičku zapreku povezivanju sjevernog i južnog dijela grada i da je sadašnji pješački pothodnik nedostatan za sadašnji protok ljudi. No, također istina je da je dobar dio glavnih putničkih kolodvora europskih velegradova smješten upravo u samome centru grada.

Prema najnovijim planovima urbanista Glavni kolodvor za sada ostaje na postojećoj lokaciji s tim da se intenzivno radi na planiranju što boljeg povezivanja njegove sjeverne i južne strane pothodnicima i na otvaranju kolodvora za putnike s južne strane. Naime, broj putnika koji je u poslijeratnom razdoblju sukcesivno rastao, usprkos razdobljima stagnacije, nametnuo je potrebu što bržeg ostvarenja spomenutih planova.

Željeznica je najviše putnika prevozila početkom šezdesetih godina što potvrđuje podatak da je u ljetnim mjesecima 1962. godine znalo proći i dvostruko više putnika od prosječnog broja te godine – čak 20.000 putnika dnevno. Sedamnaest godina kasnije, točnije 1979., osjeća se blaga stagnacija u prijevozu putnika željeznicom, naime u kolovozu te godine u vršnim danima ljeta kroz Glavni kolodvor prolazilo je najviše 13.500 putnika dnevno. Uzrok stagnaciji vjerojatno je konkurentnost autobusnog i avionskog prometa. Na osnovi već spomenutog podatka da je krajem osamdesetih u vršnim danima kroz kolodvor prolazilo 18.000 putnika, može se zaključiti da putnici ipak trebaju željeznicu. Posljednjih nekoliko godina uočeno je da je broj putnika koji se voze vlakom na posao u stalnom porastu. Upravo zbog svega izuzetno povoljnoga položaja u centru grada kolodvor ima dobre perspektive u budućem razvoju daljinskoga, lokalnog i prigradskog željezničkog prometa posebice zbog blizine autobusnog terminala i javnog gradskog prijevoza što je glavni preduvjet pružanja kompletne kvalitetne prometne usluge. Znatnije povećanje putničkoga prometa na Glavnome kolodvoru očekuje se uključivanjem željeznice u gradski odnosno prigradski promet grada nakon gradnje i predavanja prometu zapadne obilazne pruge u zagrebačkom čvorištu.

Ovaj pregled poslijeratnog stanja i razvoja tj. modernizacije svih kolodvorskih kapaciteta, uključujući i samu prijemnu zgradu, jedan je od prvih pokušaja sustavnijeg kronološkog načina sagledavanja razvoja najvećega kolodvora u Hrvatskoj, u svrhu cjelovitog objedinjavanja svih podataka u monografiju o Glavnome kolodvoru. Naime, do današnjih dana o povijesnom razvoju kolodvora pisao je samo g. Ivan Belavić koji ga je pratio do 1961. godine. Svoj je povijesni pregled Glavnoga kolodvora zaključno završio jednom u svim vremenima aktualnom talijanskom izrekom: »Tko ne poznaje svoju lošu prošlost, ne može graditi niti bolju budućnost«. Izreka je primjenjiva na sve one koji se bave problematikom kolodvora, uključujući i nas autore monografije. Ako smo negdje pogriješili ili bili nedovoljno opširni i stručni, neka nam se ne zamjeri, već neka to bude stvaralački poticaj svima onima koji se na bilo koji način žele baviti izazovnom ali do sada nepravedno zapostavljenom problematikom Glavnog kolodvora.



Vjsenik, 3. lipnja 1945.

ŽELJEZNIČARI RADE I STVARAJU

Omladinci grade lokomotivu. – Radnik Janko Prša izumio je napravu za presu

Na ulazu radionice IV. odjeljenja, prostrane dvorane sa slabim dnevnim osvjetlejnjem, dočekao nas je ujednačeni klopot valjaka, točkova, šištanje remenova, iz kotlarne dopirala je buka bušilice i automatskog čekića. Napete metalne žice, moćna dizalica, masivni elektomotori – sve to stvara predstavu nove stvarnosti, otkriva čudesna svojstva i moć rada.

Omladinci daju tempo radu. Oni rade i prekovremeno na maloj lokomotivi za prugu Zagreb—Varaždin. Lokomotiva je dugo ležala onesposobljena u jarku kraj pruge negdje u Zagorju. Sad su joj potrebni veliki, temeljiti popravci.

Željezničarski omladinci obrazovali su grupe koje popravljaju pojedine djelove mašine. To su sve naučnici četvrte godine školovanja, članovi USAOH-a željezničke radionice. Oni su se obvezali osposobiti lokomotivu za šegrtsku izložbu, koja će se održati 16. o. mj.

Omladina je osnov naroda, ona je svuda prva pa i u takmičenju, koje donosi dvojaku korist: djelo i znanje koje se stiče i nalazi najbolju primjenu baš u natjecanju, u udarništvu.

Čudesna je moć električne energije. Ona grije, svijetli i goni strojeve, donosi i odnosi vijesti, odašilje zvuk u daleke krajeve. Ona stavlja u pokret i održava život velikoga grada. Ona je životna sila današnjice.

Što je elektricitet za mehanizme, to je svijest za čovjeka – pokretna snaga njegove djelatnosti. Ona daje radnicima snagu da izdrže u teškim prilikama, i stvara od njih udarnike, heroje na fronti rada.

Težište svega rada u radionici državnih željeznica je kotlarna. Tu se obavljaju najteži i najsloženiji radovi popravka kotlova, vatrišta, stajaćih kotlova za crpke i t. d. Tu je radnik Janko Prša došao na ideju da izradi napravu, koja će ručnu presu za valjanje cijevi u kotlu osposobiti za mehanički pogon elektricitetom ili komprimiranim zrakom.

— Na ovu zamisao došao sam ranije, gladajući kako se radnik upropašćuje napornim radom, zgrčen u kotlu lokomotive, a posao mu ipak nije precizan. Svoj pronalazak nisam htio pokazati njemačkim inžinjerima, jer smo onda sprovodili sabotažu. Sad mi radnici radimo za sebe, za našu državu, pa je dužnost svakoga od nas da bolje organiziramo svoj posao i brže ga svršavamo, – rekao je radnik-pronalzač.

Njegov izum vrlo je jednostavan i ekonomičan. Dovoljno je napravu pričvrstiti na osovinu ručne prese da ona postane sposobna za elektični pogon ili pogon zrakom. Time se rad ubrzava za 60 do 70 posto, a radnik se oslobodio od teškoga rada koji brzo iznuri i najjačeg čovjeka. Naprava se može skinuti i presa postaje opet ručna. U tome je prednost njegove prese nad njemačkim, koje su uz to vrlo složene i mnogo skuplje. Ova naprava izradjuje se u željezničkoj radionici u Zagrebu, pa će i ostale naše radionice državnih željeznica moći koristiti njezina svojstva u radu.

Primjer radnika Janka Prša svima je radncima poticaj za stvaralački rad i bolju organizaciju posla, nesamo u željezničkoj radionici nego i u ostalim poduzećima u Zagrebu i van njega. Naša zemlja proslavit će se udarnicima na fronti izgradnje kao što je postala slavna po udarnicima u domovinskom ratu.

Uprava radionice planski je organizirala popravljanje lokomotiva koje su onesposobljene ratnim razaranjem. Samo u Zagrebu i njegovoj najbližoj okolini nadjeno je oko 140 oštećenih lokomotiva. Ovome broju treba dodati lokomotive koje sada saobraćaju, ali će uskoro trebati lakše popravke. Za sada dnevni kapacitet radionice iznosi popravak jedne lakše oštećene lokomotive. Poteškoće su mnoge u oskudici radne snage i materijala, ali svijesni radnici sve će prevladati planskim, udarničkim i stvaralačkim radom.

Vjesnik, 19. srpnja 1946.

Motorni vlakovi za prevoz novina i kurira na pruzi Zagreb—Zemun

ZAGREB, 19. srpnja. – Od 20. ov. mj. počinje redoviti promet motornih vlakova na pruzi Zagreb—Zemun i obratno. Ovim motornim vlakovima prevozit će se novine, pošta i kuriri, koji će biti snabdjeveni posebnim odobrenjem za vožnju tim vlakovima. Ovi vlakovi imadu važnost putničkih vlakova. Na ovaj način omogućit će se brzi prevoz kurira između Zagreba i Beograda, a oba grada i stanice na pruzi dobivat će redovito novine u najkraćem vremenu. Tako će beogradske novine isti dan stizati u Zagreb oko 10 sati prije podne, a zagrebačke novine stizat će u Beograd oko 4 sata u jutro. Za sada se uvadja dva motorna vlaka. Vlak br. 102 polazi iz Zagreba u 18.00 i dolazi u Zemun u 3.32, a vlak br. 101 odlazi iz Zemuna u 0.00 sati i dolazi u Zagreb u 9.05. Vozno vrijeme je devet sati, a to je za skoro deset sati uštede na vremenu prema putničkom vlaku, jer je skraćeno vozno vrijeme i nema toliko zadržavanja na medjustanicama, kao kod putničkih vlakova.







»Vjesnik«, 7. kolovoza 1962.

Na more: svaki dan 20 tisuća građana

Više od 20.000 Zagrepčana svakoga dana putuje vlakovima na Jadran.

Trinaest redovitih i izvanrednih vlakova prema Rijeci, Splitu i Šibeniku ispunjeni su uvijek do posljednjeg mjesta. Zagrepčani često putuju na »jednoj nozi« jer iako se u četiri vlaka (tri za Split, jedan za Rijeku) mogu rezervirati mjesta i deset dana unaprijed oni koji se posljednji čas odlučuju na put moraju zauzeti jedino slobodno mjestu – u hodniku.

Kritični dani kada je gužva na kolodvoru i u vlakovima najveća jesu od 1. do 6.u mjesecu, a u tjednu petak, subota i nedjelja.

»VEČERNJI LIST« četvrtak 2. listopada 1969.

»Vlak u smijehu« zamalo – razgrabljen

»KARTA JE VU ŽEPU!«

● U subotu samo gosti sa »zagorskim cugom« ● Toni Leskovar »gost-pajdaš« ● U Zagorje sa »Zagorcem« ● Veselica do »fajrunta«

*Prvi dan slobodne prodaje karata za »zagorski cug« i kazališnu predstavu **»Hipokondrijakuš« iliti »Misli bolesnik«**, koja se vrši u poslovnici **»Zagreb-expressa«**, Bogovićeva 1 b, pokazao je da među Zagrepčanima **postoji veliko zanimanje za subotnji posjet Krapini.***

***»Vlak u smijehu«**, koji polazi 4. listopada u 17 sati s petog perona Glavnog kolodvora, zamalo je razgrabljen. **»Karta je vu žepu«** već velikog broja »pajdaša«, koji su odlučili da se s kajkavskom komedijom **»Hipokondrijakuš«** i »degustacijom« u krapinskim birtijama vrate nekoliko decenija u prošlost, zaborave na brijege svagdašnje i razvesele u ambijentu koji to, kao rijetko kada, gotovo stopostotno garantira.*

Domaćini u Krapini, koji su posjet Zagrepčana shvatili vrlo ozbiljno i izvršili niz organizacionih priprema, ***poručuju automobilistima da u subotu 4. listopada po mogućnosti zaobiđu Krapinu. Grad će biti »otvoren« samo za goste iz »zagorskog cuga«****. A u cugu »se bu cugalo« već od samog polaska. Zagrebački* ***»Vinoprodukt«*** *uključio se u akciju* ***»Studija«*** *i* ***»Večernjeg lista«****, poklonivši izletnicima stotinu i dvadeset boca pozntog vina* ***»Zagorec«****. U svakom vagonu, koji će nositi originalna imena (****»Kaj«, »Vundrovec«, »Potepuh«, »Zgubidan«, »Cintek«, »Grabancijaš«, »Lepe ti je«*** *itd.) putnike će dočekati sanduk s bocama* ***»Zagorca«****. Dakako u količinama, koje će garantirati da se nitko neće »nedolično ponašati na predstavi »Hipokondrijakuša« u izvođenju ansambla* ***Varaždinskog kazališta »August Cesarec«.***

Među putnicima, kao što smo već najavili, bit će i niz popularnih ličnosti. Osim »glavnokomandujućeg« ***Drage Bahuna*** *u liku Petrice Kerempuha, izletnicima će se pridružiti i poznati pjevač kajkavskih popevki* ***Toni Leskovar****, koji je bio oduševljen pozivom da bude »gost-pajdaš«.*

Uglavnom, od polaska iz Zagreba pa do »fajrunta« u ranim jutarnjim satima, bit će zabavno i veselo.



»Večernji list« 3. i 4. veljače 1973.

Najudobniji Yu – vlak

Novi »Marjan Express« prekjučer je imao prvi dan »redovne službe«. Rasprodan gotovo do posljednjeg mjesta novi je vlak povezao prve putnike iz Zagreba u Split.

»Francuz« kako ga popularno zovu nije razočarao brojne putnike, sudeći barem po prvoj vožnji. Pružio im je udobna »avionska« sjedala, klimatizaciju, uslužno osoblje i snažne motore koji skraćuju trajanje putovanja. Istina, zlopamtila bi zaključila da je na prvoj vožnji »francuz« za nekoliko minuta »iznevjerio« vozni red. No tomu ne treba uzeti za zlo, možda je krivac snijeg koji je padao dijelom puta, možda naprosto nije »navilao« na prugu. Ta »greška« popravljena je već na povratku u Zagreb kad je predviđeno vrijeme vožnje poštivano u »minutu«.



Vestibil Glavnog kolodvora prije preuređenja



Glavni kolodvor – peroni



Središnji dio zgrade Glavnog kolodvora

Pogled na južni dio Zagreba i Glavni kolodvor

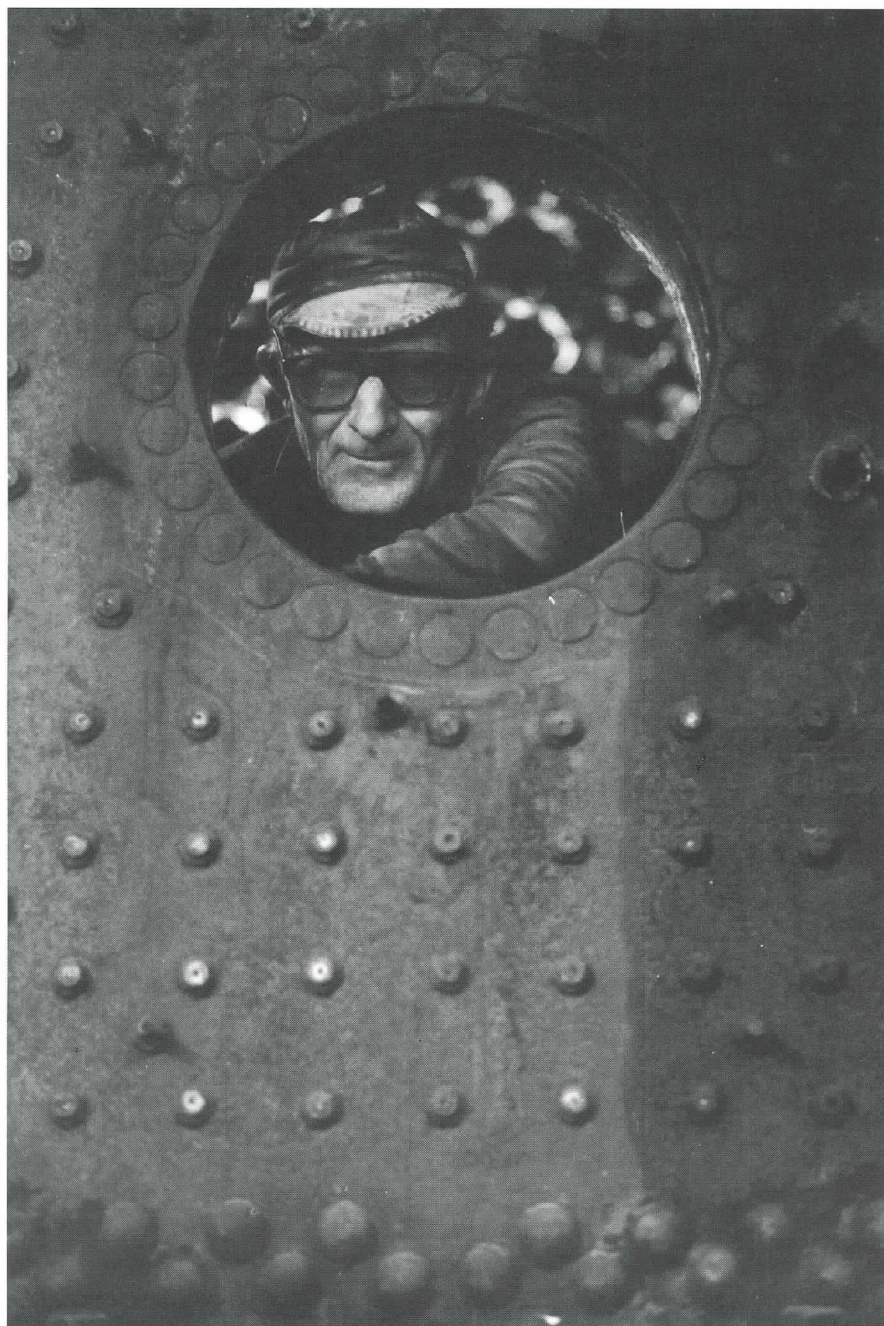




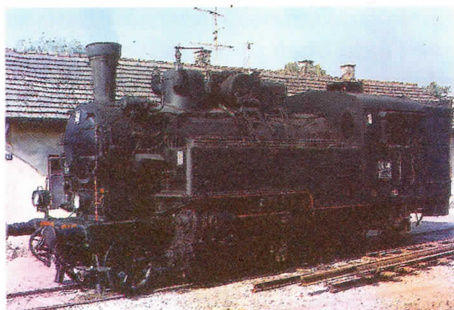
Trg bana Jelačića krajem siječnja 1991. godine

ŽELJEZNICA KAO INSPIRACIJA

Vlatka Škorić



ŽELJEZNICA KAO INSPIRACIJA



Stoljećima, stoljećima putovalo se pješke, na konjima, poštanskim i drugim kočijama... Ali oduvijek se putovalo i to s različitim razlozima. Dio putnika je putovao i bilježio, bilježio i putovao... Pojavom željeznice mogućnosti putovanja sve su se više povećavale, sve više je putnika bilježilo svoje događaje putem... Tako su nastali rado čitani putopisi i druge bilješke s putovanja koje su onima koji nisu mogli putovati nadoknađivali propušteno.

Hrvatska književnost obiluje piscima koji su čitav životni vijek proveli na putu. Neki su bilježili više, neki manje, neke čitamo radoznalo gutajući tekst a uz neke zijevamo ... U skromnoj kućnoj biblioteci listam putopise Šenoe, Matoša i Krleže i bilježim rečenice vezane uz putovanje željeznicom te slike oko tadašnjeg Glavnog kolodvora.

U »Obzoru« 1873. godine, tek mjesec dana nakon puštanja u promet pruge Karlovac—Rijeka, August Šenoa piše svoj znameniti putopis »Hrvatski Semmering« i u njemu se osvrće na događaje, vrijeme, ljude i krajeve oko te pruge.

»Dragi prijane! Čudni li smo ljudi mi Hrvati. Brzo planemo i brzo zašutimo. To ti je naša nesretna narav, a ta narav nije se nikad zatajila u našoj povijesti. (...)

Nisi star, kao ni ja, nu dosta toga pamtiš što se za posljednjih desetak godina lijepa snivalo »za spas mile nam domovine«. Pamtit ćeš dakle silu novinskih članaka, brošura, molba, odluka, dogovora, gdje se u sav glas vikalo u svim našim rodoljubnim zborovima: »Željeznica do Rijeke, do Jadranskog mora!« I ja se drznuh tada kušati svoju željezničku mudrost u različnim časopisima. Čini mi se da je Hrvatska u ono doba bila lokomtiv, a Rijeka dimnjak kud je silna para izlazila. (...) A poslije? Sve zašutjelo.

(...) Dok su naše željezničke predstavke počivale u prahu, dok su vatreni članci trunuli u zapećku, rađalo se i rađalo među nama znamenito, monumentalno djelo, i napokon izašla je gotova na svijet željeznica do Rijeke, nekad živa želja našeg naroda. (...)

Da govorim oficiozno, reći ću ti ukratko: nema tomu ni mjesec dana da je karlovačko-riječka željeznička pruga otvorena. Slave nikakve, sve mirno i tiho. U nas se malo o tom govorilo. Službeni oglasi, prilijepljeni po zagrebačkim uglovima, dokazivali su nam taj fakat u nekoliko vrlo suhih riječi na hrvaskom, a da još bolje razumijeno – i na mađarskom jeziku (...).«

Poznatim ironičnim stilom dalje opisuje svoje putovanje na kojem zna već otprilike što ga očekuje, jer je prugu prošao sa prvim pokusnim vlakom. Opis počinje sa karlovačkim kolodvorom i konstatacijom:

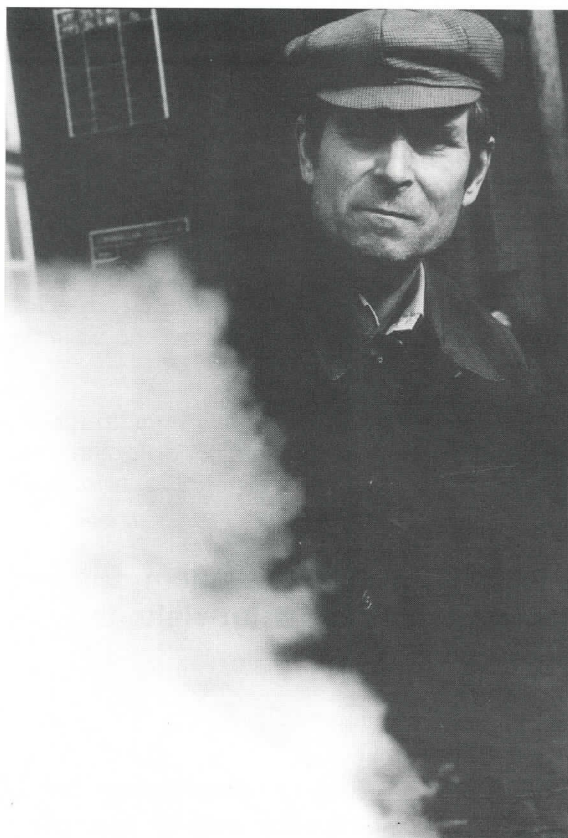
Putovanje između neba i pakla

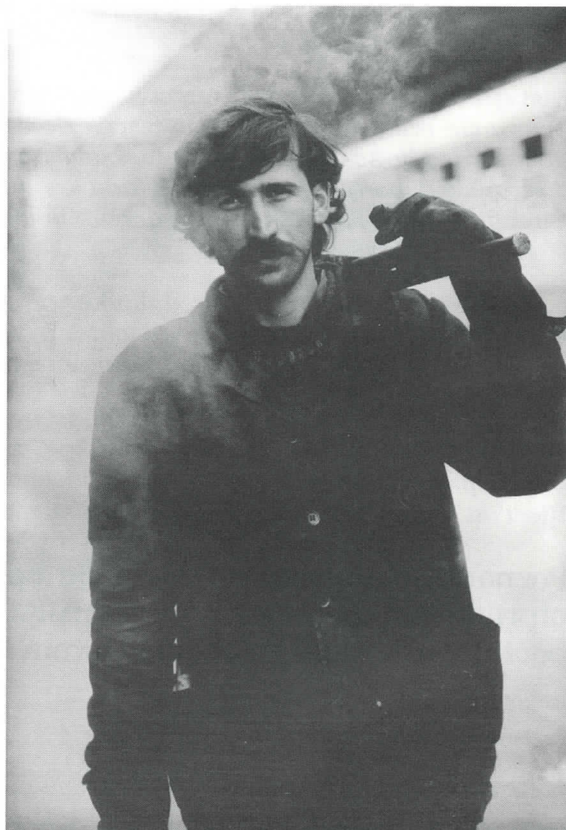
»Vele da će se graditi nov kolodvor. Država namaknula krupnije gradivo i raspisala natječaj, al nitko se nije našao da gradi pod jeftinu cijenu i bojim se da se poslije bečkog »praska« neće skoro

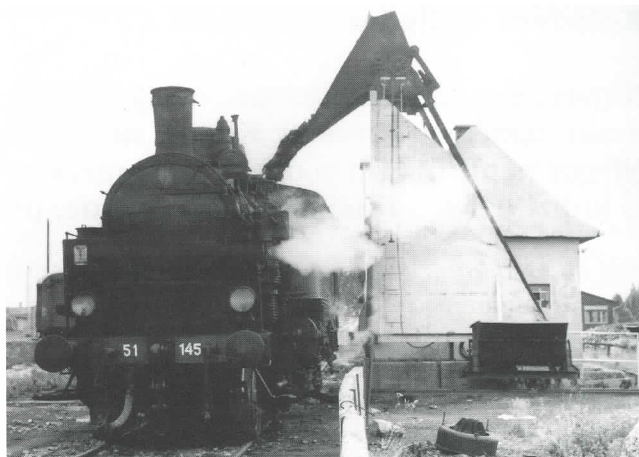
tkogod naći. Al gle! Već je pojurio novi željeznički vlak preko kupskog gvozdenog mosta koji počiva na tankim kamenim stupovima. Sad je stao. Iz dimnjaka vije se i vitla bijeli dim u plavetno nebo. Kotlina bruji rogoborno, i kadšto zviždne zviždalo. Brzo! Sjednimo. Valja prevaliti do Rijeke 23 milje dobra puta sve uzbrdo, nizbrdo. Hvala Bogu, rekoh si, raširiv se u parovozu. Sad ćemo! Imao sam kad sve promatrati. Vozio sam se pokusnim vlakom, dakle polaganije. Vagoni te nove željeznice ukusni su i udobni. Polaze, čini mi se iz neke gradačke tvornice. Nisu dakako toli udesni kao njihova ruska braća na bečkoj izložbi, gdje u jednom vagonu ima predsoba, i salon i ložnica, nu svakako mnogo bolji nego komične kolibe Južnog željezničkog društva, koje baš nije vješto galanteriji prema općinstvu.«

Potom opisuje prirodu uz Mrežnicu, uz svaku postaju bilježi neke povijesne podatke ili sjećanja na ljude, a prolazeći kroz Generalski Stol opisuje ravnodušnost ljudi prolaskom željeznice. Poslije Tounja bavi se čak i količinom ugrađenog kamena u željezničke nasipe a iz podataka o »tehničkoj strani« pruge, vidi se da je pomno proučavao nacrte i pratio njenu gradnju. Uz Ogulin vraća se u povijest Zrinskih i Frankopana, uz Gomirje opisuje pravoslavni manastir Gomirje koje je još 1604. naseljenim uskocima dao sagraditi Juraj Frankopan, a nakon Vrbovskog bilježi:

»Čudno je to čuvstvo juriti ovim gorskim putem čas visoko nad rijekom među golim kamenom, čas sred crne vite šume, čas sred zelena javorja, čas crnom utrobom gore, gdje ne vidiš van tisuće iskara, gdje ne čuješ van gromor parostroja – to je putovanje među nebom i paklom. Sllike mijenjaju se minjimice, tek što je oko uhvatilo jednu, već se pojavila druga slika, koju će začas uništiti treća. Čovjek zaglibi se u tu vjekovitu mijenu, oko mu nekako otupi, duša kanda sniva. Nigdje širom čovjeka, nigdje ljudskog stana, nigdje života. Samo kadšto probudi te oštar zvižduk parostroja, koji se dulji i odjekuje gorskim tjesnacem dok se ne raspline po čestim zavojima gorja. (...)«







Martin iz Zagreba...

Putnik nad putnicima hrvatske književnosti svakako je Matoš. Godinama je izbivao iz Zagreba, pa se u njega vraćao i ponovno odlazio ... U putopisu u nastavcima pod zajedničkim naslovom »Kod kuće« 1905. godine piše, nakon jedanaestogodišnjeg izbivanja:

»Martin iz Zagreba, Martin u Zagreb. Već jedanaest godina ne vidjeh grada gdje najslađe na svijeu zvuči slatki kaj, riječ što grčki znači »i«. (...) Ne poimah da me od Zagreba dijeli tek nekoliko časaka i kao omađijan posmatrah zamagljeno lipanjsko jutro jer oslijepih za desetak godinica i iznenada, kao pušteni sužanj, progledah na suncu dragog zavičaja. I kradom, kao pobjegli robijaš što gleda u izbu gdje mu prede ljuba za drugog isprošena, gledah i gledah staru poznatu sliku, istu istacku kao jučer: sela, polja, zelena sanjivost Zagrebačke gore, Medvedgrad kao krnji zub, savski mostovi – čisto raspoznajem glas švinmajstera Arnolda Lesića – cesta s alejom i ženskom robijom. I kao čudo, kao nenadana sreća sinu Grič, na jutarnjem suncu svanu Zagreb, grad ptičara Divkovića i B. Zeiningera, grad Mandalice, Kregerice, Pohaničke i Zlatne košarice, grad Dežedića i Crnetića, Ivana Krst. Tkalčića, grad Masneca, fašnika, Krvarića, Krvavog mosta, sv. Marka i sv. Brcka, grad Benka, Bedenka, Benkovića i Mucafira, Atena državnih odvjetnika, Srpske banke, židovskih afərista, »fićulaja« i ježuvita, glavni grad bez države i prijestolnica bez prijestolja, ljepši od Pariza i jadniji od slobodnog švajcarskog sela, rodni grad Kvaternikov, dragi prokleti naš Zagreb, ljubljen tolikom mržnjom i mržen tolikom ljubavlju!

Izašavši iz glavne stanice na trg, ne mogah ga poznati. Na vrtovima i poljima gdje je samnom rastao pasulj, kupus, krumpir i kukuruz, gdje se igrasmo »šintera«, špekula – o silnim luknjicama da i ne besjedim – izrasle palače elegantne kao u Nizzi i Ženevi. Malo površna, štukaturska i nesolidna kultura, ali ipak – kultura! To se osjeća došavši sa Balkana!«

Kao zadrti kritičar vremena u kojem je živio, a zbog čega je prilično stradavao, Matoš nije mogao trpjeti mađaronštinu koja je tih godina, oko 1909. kada piše zapis »Zagreb po danu«, cvjetala na sve strane srca Hrvatske, Zagreba:

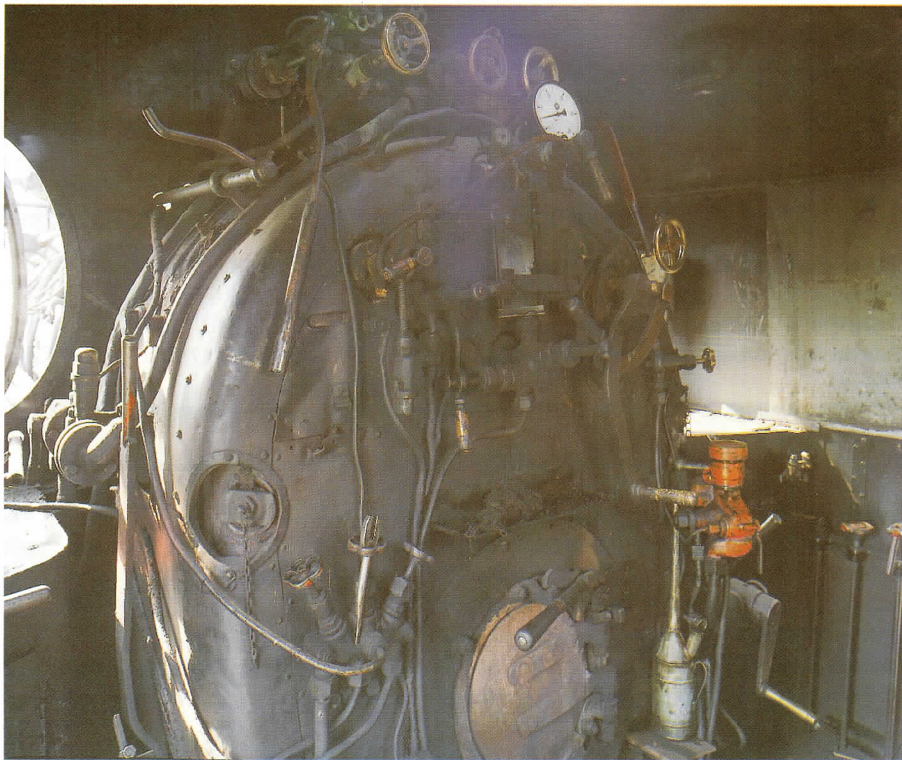
»Zagreb prije svega nema hrvatskog obilježja, barem ne u onolikoj mjeri koliko bi to moralo biti. Kolodvor, dominirajući najmoderniji dio grada, sasvim je mađarski i u njegovoj se okolici osjećate kao u mađarskoj koloniji. Taj mađarski karakter imaju i financijski uredi, da ne spominjem pošte s izazivačkim mađarskim grbom i drskom arhitekturom mađarske čarde, seoskog bircuza, sa dva tornjevita krova, gdje mjesto slanine kao da se suše šunke hrvatskih zajedničkih činovnika.«

Kolodvor – bijedna prizemnica

Najveći hrvatski književnik ovoga stoljeća, Matošev sljedbenik u kritizerstvu svake opačine, Miroslav Krleža, ne jednom dotakao se putovanja i želejznice. Njegov nemirni duh vodio ga je na razne strane i uvijek vraćao na njegov Gvozd. U knjizi »Izlet u Rusiju«, 1925. godine, piše:

»Svi mi živimo na zabitnoj provincijalnoj stanici austrijske Južne željeznice i kolodvor je naš bijedna prizemnica od crvene cigle. Provincija! Crna, blatna, nesretna, zaboravljena provincija! I sve što se zbiva za posljednjih pedeset godina, to je to, da na ovakvim provincijalnim stanicama čekaju glupi umorni putnici svoje glupe i dosadne vozove, prisluškujući nemoćnom zvuku sordinantnog zvonca, kako nema smisla putovati i ne putovati, kako nema smisla očekivati dosadne provincijalne vozove koji ne stižu i kako je neizrecivo dosadno živjeti po blatnim gradskim periferijama, osjećati čežnju za daljinama i lijeno tonuti sve dublje u močvarnom mulju provincijalne dosade. O, da nam je otputovati, pa makar do Krškog ili do Konjščine, a ne ovako beznadno zuriti u našu malu kolodvorsku provincijalnu zgradu od crvene cigle, u jablanove, pilane, kasarne, slušati harmoniku iza plota a istodobno znati kako mi sa svojim malograđanskim, pseudointeligentnim nazovi sposobnostima što zveckaju od praznine kao zvonca na provincijalnim stanicama , nikad ne ćemo moći da prebacimo mostove u nove, velike, vedre stvarnosti. Da se otmemo, da se dignemo, da učinimo nešto.«





LITERATURA:

1. **»Anketa o Glavnom kolodvoru«** *HRVATSKI DNEVNIK, 1937, br. 236*
2. **Antolić Vlado, Seissel Josip** *»Regulatorna osnova za grad Zagreb«, TEHNIČKI LIST, 1933, br. 6–7*
3. **Antolić Vlado** *»Studija za rješenje centralnog kolodvora u Zagrebu, ARHITEKTURA, 1953, br. 4*
4. **Belavić Ivan** *»Historijski razvitak kolodvora u Zagrebu« (u rukopisu), Zagreb, 1966, Muzej Hrvatskih željeznica*
5. **Brozović Franjo** *»Pitanje Glavnog kolodvora u Zagrebu«, JUGOSLOVENSKI LLOYD, 1937, br. 33*
6. **Čabrian M.** *»Kritički osvrt na najnoviji prijedlog za rješenje željezničkog čvorišta u Zagrebu«, GRAĐEVINAR, 1958, br. 6*
7. **Dobronić Lelja** *»Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova«, Društvo povjesničara umjetnosti SR Hrvatske, Zagreb, 1983*
8. **Dobrović Nikola** *»Rekonstrukcija željezničkog čvora Zagreb«, ČOVIJEK I PROSTOR, 1956, br. 54*
9. **Ehrlich Hugo, Šen Edo** *»O regulatornoj osnovi grada Zagreba«, NOVOSTI, 1932, br. 317*
10. **Givoje Marinko** *»Dva značajna jubileja«, ZAGREBAČKA PANORAMA, 1962, br. 10*
11. **Kampuš Ivan, Karaman Igor** *»Tisućljetni Zagreb«, Školska knjiga 1988*
12. **Kolacio Zdenko** *»Glavni kolodvor i centralni društveni potez Zagreba«, GRAĐEVINAR, 1958, br. 9*
13. **Mandl Dragutin** *»Zagrebačko čvorište sa gledališta gradskog saobraćaja«, GRAĐEVINAR, 1958, br. 7*
14. **Milošević Božidar** *»Predlog za rešenje zagrebačkog čvora«, ŽELEZNICE, br. 6 i 7*
15. **Milošević Božidar** *»Rešenje zagrebačkog železničkog čvora«, ŽELEZNICE, 1957, br. 12*
16. **Milošević Božidar** *»Rešenje zagrebačkog železničkog čvora«, ŽELEZNICE, 1958, br. 8*
17. **Mondekar Slavko** *»Rješenje zagrebačkog željezničkog čvora«, HRVATSKI DNEVNIK, 1939, od 10. 9.*
18. **Mondecar Slavko** *»Grad Zagreb i željezničko pitanje u okviru regulatorne osnove«, ZAGREB, 1939, br. 11*
19. **Mondecar Slavko** *»Pitanje kolodvora u Zagrebu«, ZAGREB, 1943, br. 1–3*
20. *»NATJEČAJ za izradu regulatorne osnove za izgradnju, proširenje i regulaciju Grada Zagreba«, 1930*
21. *»O skici generalnog regulatornog plana za grad Zagreb«, GRADSKI VJESNIK, 1932, br. 21–22*
22. *»Otvaranje novog kolodvora u Zagrebu«, NOVOSTI, 1923, br. 74*
23. **Panjković Milan** *»Preloženje železnice i kolodvora u Zagrebu«, ZAGREB, 1943, br. 1–3*
24. **Peterčić Ljubomir** *»Željezničko pitanje u regulatornoj osnovi grada Zagreba«, TEHNIČKI LIST, 1937, br. 19–20*
25. **Petrakov K.** *»Kost u grlu Zagreba«, ZAGREBAČKA PANORAMA, 1962, br. 3*
26. *»Položaj na zagrebačkim kolodvorima«, HRVATSKI LLOYD, 1918, br. 48*
27. *»REKONSTRUKCIJA stanice Zagreb Glavni kolodvor – osnove za rezervaciju prostora u provedbenim urbanističkim planovima Grada Zagreba«, 1989, ŽTP Zagreb – OOUR Projekt*
28. *»Rješenje željezničkog čvora omogućuje spoj južnih i sjevernih gradskih predjela«, NOVI LIST, 1941, br. 66*
29. *»Saobraćaj i na kopnu i na vodi«, NOVOSTI, br. 88*
30. **Senjanović Petar** *»Skica generalnog regulatornog plana za grad Zagreb«, GRADSKI VJESNIK, 1932, br. 18–20*
31. **Sinković Milko** *»Željeznička postrojenja u okviru regulacionog plana grada Zagreba«, TEHNIČKI LIST, br. 19–20*
32. **Sinković Milko** *»Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba«, GRAĐEVINAR, 1953, br. 3 i 4*
33. **Sinković Milko** *»Zagrebačko željezničko čvorište u pravom svjetlu«, ŽELEZNICE, 1957, br. 10*
34. **Sinković Milko** *»Kritički osvrt na najnoviji prijedlog za rješenje željezničkog čvora u Zagrebu«, GRAĐEVINAR, 1958, br. 4*
35. **Sinković Milko** *»Problemi zagrebačkog željezničkog čvorišta«, GRAĐEVINAR, 1958, br. 12*
36. **Szabo Gjuro** *»Stari Zagreb«, »Spektar – Znanje«, 1971*
37. **Stehlik Vladimir** *»Novi železnički most preko Save kod Zagreba«, META, 1940, br. 8*
38. **Szavits - Nossan Stjepan** *»Stogodišnjica prve željezničke pruge u Hrvatskoj (1. X 1862. – 1. X 1962.)«, GRAĐEVINAR, 1962, br. 12*
39. **Šen Edo** *»Prigovor rješenja željezničkog projekta regulatorne osnove grada Zagreba«, TEHNIČKI LIST, 1937, br. 19–20*
40. **Šegrc Veljko** *»Povijesni pregled razvoja te koncepcija rješenja zagrebačkog željezničkog čvorišta«, ŽELJEZNICA U TEORIJI I PRAKSI, 1976, br. 5–6*
41. *»Zagreb i osnove proširenja Državnog kolodvora«, HRVATSKI LLOYD, 1918, br. 38*
42. *»Zagreb jučer, danas, sutra«, MATICA HRVATSKA, EPOHA, NAPRIJED, PANORAMA, ZNANJE, ZORA, Zagreb, 1965*
43. *»Zagrebačko Trnje«, INSTITUT ZA HISTORIJU RADNIČKOG POKRETA HRVATSKE, 1981*
44. *»Za reorganizaciju saobraćaja u Zagrebu«, MALE NOVINE, 1929, br. 26*
45. **Zdunić Zvonko** *»Željeznički Glavni kolodvor u Zagrebu«, GRAĐEVINAR, 1991, br. 43*
46. **Žakić Vladimir** *»Željeznička mreža u Generalnoj osnovi za regulaciju grada Zagreba«, TEHNIČKI LIST, 1934, 3–4*
47. **Žakić Vladimir** *»Zagrebački željeznički čvor u vezi sa regulacionom osnovom grada Zagreba«, TEHNIČKI LIST, 1937, br. 19–20*
48. *NOVINE – Večernji list, Željeznički vjesnik, Željezničar, Željeznički prijevoz*

S a d r ž a j str.



